100 Seiten + DVD

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2011
60. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €





B13411

Der Testreport:

- E 10 001 von Liliput
- N-Taurus von Fleischmann
- Leichtöl-Kesselwagen von Tillig
- RhB-Traktor von Bemo
- GP 40-2 von Atlas
- Volkstrecker von Busch
- Fendt Vario von Viessmann/Kibri

Werkstatt:

- Bauen mit Polystyrol
- Finish für Schindler-Villa
- Abkuppeln mit T4T

150 Jahre Remsbahn

Wer zu spät kommt....

100 Jahre Dessau – Bitterfeld

Bahn frei für die Elektrisierung

Morbider Charme

Die etwas andere H0-Anlage

Sonderzugreise mit 16 Dampfloks zu gewinnen!



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Ein Lokführer und seine Kunstwerke

Die Bahn in Öl

NEU IN UNSERER KATALOGFAMILIE:
DER MODELLBAHNKATALOG 2011/2012

Katalog-gebühr** nur € 4.-

ELECTRONIC CONRAD Voller Ideen

Modellbahn 2011/12 Schutzgebühr € 4,-

Modellbahn 2011/12

Europas größter herstellerunabhängiger Modellbahnkatalog

Produktbeschreibung auf der nächsten Seite

H0 H0e H0m | TT | N | Z | G

- mehr als 280 Seiten
- alle wichtigen Hersteller und Spurweiten
- Rollendes Material, Schienen, Geländebau und mehr

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten



Am besten gleich anfordern:

· Telefon: 0180 5 312111* · conrad.de/kataloge

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 00 50-MH und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK AZM. Schutzgebühr: Nur € 4.-**

* (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, maximal 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz)

** Mit jedem bestellten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über €5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab €25,- Mindestbestellwert einlösbar, sofern Sie dafür eine Kataloggebühr bezahlt haben. Die Schutzgebühr für den Modellbahnkatalog beträgt € 4,-. Bei gleichzeitiger Warenbestellung entfällt die Schutzgebühr und somit auch der Gutschein.

Kataloge · Filialen · Online-Shop: conrad.de

ELECTRONIC CONRAD Voller Ideen

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

Bahn und Technik

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM



Am Draht 36

Zwischen Bitterfeld und Dessau fuhren die ersten elektrischen Fernzüge.



14 Gemalte Zeitreisen

Der Lokführer und Künstler Peter König malt längst vergangene Eisenbahnwelten.



26 Der Prototyp

E 10 001 unterschied sich von den anderen Vorserienloks der Baureihe E 10 auch durch ihren Alsthom-Antrieb, der sich jedoch nicht durchsetzen konnte.



64 Befestigte Hänge

Massive Steinmauern lassen sich auf der Modellbahn aus Polystrolplatten nachbilden.



Titel: Modell: Märklin, Figuren: Preiser.
Foto: Andreas Stirl.



Marode 86 Eisenbahn

Björn Bockstal und Roderik Vanderkelen haben die Janakpur Railway im Modell verewigt.

MEB HILFT

Fotografen für Japan



J. Shaughnessy: Trier 1972, Handabzug mit Notizen.



DB-Museum: ML 2/2 4004, Original-Werkfoto, Maffei, 1906.



Armin Schmutz: 45 x 30 cm, SBB-Führerstandsmitfahrt, gerahmt.

In der Mai-Ausgabe hatten wir außergewöhnliche Fotos versteigert, um den Erlös der Aktion zugunsten der Erdbeben- und Tsunami-Opfer in Japan zu spenden. Renommierte Eisenbahnfotografen aus aller Welt stifteten, initiiert von John Fasulo, großartige Bilder. Zwar hat das Thema in den Medien längst wieder dem Alltag Platz gemacht, doch ist die Situation in Japan deswegen kaum weniger angespannt. Die Zahl der Rückmeldungen zu unserem Aufruf waren zwar geringer als von der Redaktion erhofft, doch kam nichtsdestotrotz bisher die durchaus ansehnliche Summe von knapp 600 Euro zusammen. Dafür möchten wir uns bei allen, die an der karitativen Auktion teilgenommen haben, ganz herzlich bedanken. Für die abgebildeten sechs Bilder fanden sich bislang noch keine Interessenten. Daher haben wir uns entschlossen, die Aktion weiterlaufen zu lassen und Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, die Bilder nochmals anzubieten. Alle Fotos bis auf das Poster erhalten Sie gerahmt. Das Mindestgebot beträgt wie bisher 35 Euro pro Bild, für das Link-Poster 70 Euro. Bei Interesse wenden Sie sich bitte per E-Mail an mebhilft@modelleisenbahner.de oder schriftlich an die Redaktion MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck. Weitere Informationen finden Sie in Heft 5 auf Seite 31.



O. Winston Link: „Hotshot Eastbound“, 80 x 70 cm, Poster.



Scott Lothes: Hokkaido, 2007, 45 x 30 cm, gerahmt.



DB-Museum: Württ. T 5 1205, Original-Werkfoto, Maschinenfabrik Esslingen, 1910.



Foto: Gross

Nach der optischen Aufarbeitung des legendären VT 08 (Fußball-Weltmeisterzug von 1954) im Dampflokwerk in Meiningen, wurde dieser zunächst als Dreiteiler am 3. Juni 2011 von Thüringen nach Nürnberg überführt. Dort soll er die Sonderausstellung „Nächster Halt: Sport“ im DB-Museum bereichern. Der zweite Mittelwagen (VM 08 512) konnte noch nicht fertiggestellt werden und wird den Zug erst im Herbst dieses Jahres wieder vervollständigen.

....



Foto: Sambill

SVT-Überführung: Am 6. und 7. Juni 2011 wurde der letzte vollständig erhaltene Schnelltriebwagen der Bauart Köln im Rahmen einer Dauerausstellung des Zeppelinmuseums in Friedrichshafen am Bodensee und zum Stadtjubiläum auf die 700 Kilometer lange Reise vom Schienenfahrzeugwerk Delitzsch bis zum Hafenbahnhof Friedrichshafen überführt.

DB AG

Neumünster feiert

Die Deutsche Bahn AG feierte am 18. Juni mit einem Tag der offenen Tür das 150-jährige Bestehen des Ausbesserungswerkes (AW) Neumünster. Eine große Fahrzeugschau rundete das Fest ab. 1861 begann das Werk Neumünster mit dem Betrieb als Werkstatt zur Lokomotivreparatur. Anfang des letzten Jahrhunderts entstand das AW. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Werk nach Luftangriffen zu 98 Prozent zerstört. Nach dem Wiederaufbau wurde es kontinuierlich erweitert und technisch modernisiert. Heute werden hier Reisezugwagen untersucht und modernisiert. Ein Hallenneubau für den Austausch von Radsätzen sowie ein Neubau einer Fertigungshalle für sechs Wagen soll in den nächsten Jahren erfolgen. Voith präsentierte sich beim Tag der offenen Tür mit der Gravita und der Maxima. Zahlreiche Eisenbahn- und Modellbahnvereine beteiligten sich am Fest mit vielen Modulanlagen in H0 und N. Im Rahmen des Festaktes wurden auch die Neumünsteraner „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ für ihr Projekt zur Integration von fünf Jugendlichen mit Behinderungen im Werk geehrt. Im Anschluss an den Festakt wurde feierlich das neue Oberflächenzentrum eröffnet. In der neuen Halle mit einer Fläche von 845 Quadratmetern werden täglich bis zu acht Drehgestelle der Reisezugwagen untersucht, mit Stahlkugeln gestrahlt und neu lackiert. Dafür wurden 2,4 Millionen Euro investiert.



Foto: Behrla

E 40 128 zog am 19. juni 2011 einen bunten Lokzug von Neumünster zurück nach Koblenz. Hier ist die Fuhre (E 40 128, E 41 001, 110 348, 113 311, 217 014, CFL-1604 sowie diverse Reiszugwagen) bei mäßigem Wetter zwischen Appelhülsen und Buldern auf der KBS 425 unterwegs, um dann quer durchs Ruhrgebiet zurück an den Rhein zu gelangen.

Im Land des Schmunzelns



Dr. Karlheinz Haucke

Gelegentlich werde ich gefragt, warum Modelleisenbahner bei uns so häufig schmunzeln?! Ganz einfach, weil sie Freude an ihrem Hobby haben und zudem auch entgegen allen Klischees über verbiesterte Eigenbrötler auch eine gehörige Portion Humor besitzen. Und Synonyme die wohlwollende Absicht dieser Gesichtsregung nur unvollkommen beschreiben.

Da höre ich Sie schon die nächste Frage stellen: Und wieso schmunzeln dann die, zugegeben, noch zahlenmäßig überschaubaren Modellbahnerinnen nicht? Einfach, weil ihnen ein Lächeln wesentlich besser zu Gesicht steht. Da werden Sie mir doch sicher Recht geben oder?

Gar nicht nach Schmunzeln, noch nicht einmal nach einem verkniffenen Lächeln ist mir, wenn ich bestimmte Modellbahnentwicklungen aus vorbildorientierter Betriebsbahnersicht gegen Entwicklungslücken abwäge. So haben neuerdings realisierte Federpuffer in Baugröße N beispielsweise keinen praktischen Nährwert, während die Zugschlusslichter normaler Waggons nach wie vor kein allgemeines Herstellerthema zu sein scheinen. Zumindest lässt die Erleuchtung in dieser Nenngröße auf sich warten.

Da lobe ich mir doch zum Beispiel H0. Einspruch, höre ich mich nun selbst sagen, dabei an den vielbeschworenen Lichtwechsel bei Fahrtrichtungsänderung denkend. Ist ja alles gut und schön, nur meist extrem vorbildwidrig, denn außer bei Lz-Fahrten lässt eine Lok mit Waggons am Haken bekanntlich das Triebfahrzeug-Schlusssignal ausgeschaltet. Letzteres berücksichtigt immerhin Liliputs neue Vorserien-E10.

Bahnwelt Aktuell

DVD: Meister Helmut und sein großes Dampfross

☐ Dieser eindrucksvolle Film wurde 1993 rund um das Bahnbetriebswerk Pockau-Lengefeld gedreht, unter anderen mit der Ulmer 58 311 und einigen DR-86. Die Loks erhielten damals für die Dreharbeiten Nummern von Schwesterloks, die einst im Erzgebirge heimisch waren. „Meister" Helmut König stand seinerzeit noch in Reichsbahndiensten, planmäßig fuhr er nur noch Dieselloks. Sein Herz gehörte aber den Dampfrössern, was im Film entsprechend zur Geltung kommt. Nach seiner Pensionierung bei der DB AG blieb der heute 68-jährige Helmut König, der in der Nähe von Ilmenau zu Hause ist, seiner Lieblingsbeschäftigung treu: Lokomotiven führen. Regelmäßig ist er als Lokführer für die Rennsteigbahn unterwegs, auch auf 94 1538. Oft hilft er auch bei anderen Vereinen aus. So kann man ihn beispielsweise auch als Meister auf der frisch hauptuntersuchten 03 1010 erleben. Mögen Helmut König, der übrigens treuer MEB-Leser ist, noch viele weitere rüstige Jahre auf dem Dampflokführerstand gegönnt sein. Das Cover für die Heft-DVD kann unter www.modelleisenbahner.de heruntergeladen werden.





Foto: Henschel

Bei einem Erzzug-Unfall am 28. Mai 2011 in Duisburg-Hochfeld Süd entgleisten sechs Wagen, von denen vier umkippten. Der Zug war mit Feinerz beladen und wurde mit G1206-TXL-Loks gefahren. Die Unfallursache war zum Redaktionsschluss unbekannt. Die Bergung dauerte bis zum 29. Mai 2011.



Foto: Dollinger

Inflation der Werbe-111: Innerhalb weniger Monate bekamen drei Münchener 111 eine Werbebeklebung. Nach 111 017, die für das Bahnland Bayern wirbt, folgte 111 031, die Werbung für den Olympiastandort München macht. Jetzt kam 111 039 als Werbeträger für den Deutschen Alpenverein (DAV) hinzu.

Zwischenhalt

■ **Zum Fahrplanwechsel** hat 103 245 erneut einen Umlauf bekommen: Der CNL „Pollux" wird in den Nächten Mo/Di bis Do/Fr zwischen München und Stuttgart bespannt, in der Nacht von So/Mo fährt die 103 das IC-Paar 2094/95. Freitags fährt sie mit IC 2094 nach Ulm und Lr um 19.19 Uhr zurück.

■ **Am 11. Juni wurde** das 111-jährige Bestehen der Strecke Rinteln – Stadthagen mit der Betriebsübergabe von der OHE auf die Bonner RSE gefeiert. Damit ist der drohende Rückbau vom Tisch.

■ **Die Euregiobahn,** ein grenzüberschreitendes Regionalbahn-System im Aachener Verkehrsverbund und dem niederländischen Zuid-Limburg wurde zehn Jahre alt.

■ **Zum Fahrplanwechsel** im Dezember 2012 soll in Deutschland ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt werden. Dabei soll es sich um ein Bonussystem handeln. Waggonbetreiber erhalten einen Zuschuss für Umrüstkosten bei Güterwagen.

■ **Die Nordwestbahn** und die Keolis Eurobahn sind die Gewinner der Streckenausschreibung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe. Das Dieselnetz wurde für zwölf Jahre an die Privatbahnen vergeben.

■ **Die Schweizer ETR 470,** die ehemaligen Cisalpino-Triebwagen, gehen Ende 2014 außer Betrieb, nachdem sich die SBB dazu entschieden hat, nach rund 4,2 Millionen Kilometern Laufleistung keine große Revision mehr durchzuführen.

■ **Der Gleisabbau** zwischen Menden und Hemer wurde von NRW-Verkehrsministerium vorläufig untersagt, weil man den neuen Nahverkehrsplan erst einmal abwarten möchte, bevor Fakten geschaffen werden.

■ **Weiterhin verkehren** auf der RB 31 zwischen Moers und Duisburg Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental (BR 440). Hintergrund ist immer noch der Fahrzeugmangel aufgrund eines schweren Unfalls in Geldern im August 2010, bei dem mehrere Lint-Triebwagen schwer beschädigt wurden.

■ **Am 9. Juni** geriet ein Güterzug im Simplon-Tunnel in Brand, worauf die Röhre komplett gesperrt werden musste. Inzwischen ist jedoch ein Gleis wieder befahrbar. Die Bergung der verunglückten Güterwagen bereitet aber noch Schwierigkeiten.

■ **Die Regionaltriebwagen** der Baureihe ET 422 Talent 2 dürfen nun auch in Doppeltraktion verkehren. Die DB AG weigert sich aber weiterhin, die Fahrzeuge mit zahlreichen Mängeln abzunehmen.

■ **Mit Aufnahme des** Oberfrankennetzes durch Agilis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni konnte Benex, zu der Agilis gehört, ihren Marktanteil am Schienennahverkehr in Bayern auf zehn Prozent ausbauen.

■ **Im Dezember 2011** soll im Allgäu auf der Linie Augsburg – Oberstdorf/Lindau wieder die aktive Neigetechnik bei den Triebwagen der Baureihe 612 reaktiviert werden.

■ **DB Netz möchte sich** von der Strecke Gotha – Gräfenroda trennen und hat diese zur Übernahme beziehungsweise Stilllegung trotz Güterverkehrs ausgeschrieben.



Foto: Vogel

Zwei Bayern zu Gast auf dem Sächsische-Schweiz-Ring: Wegen des Kirchentages in Dresden hat die Städtebahn Sachsen (Betreiber der Strecken zwischen Pirna-Neustadt und Bad Schandau) Triebwagen des Typs Desiro auf Strecken rund um Dresden zur Verfügung gestellt. Und so kam es, dass mit den zwei V 100 (West) der Nordbayerischen Eisenbahn und zwei Reisezugwagen der Reichsbahn, die von der Pressnitztalbahn geliehen wurden, rund zehn Jahre nach den letzten lokbespannten Zügen auf diesen Strecken endlich wieder ein solches Gespann im Plantakt beobachtet werden konnte. Die Zukunft des Sächsische-Schweiz-Rings ist weiterhin ungewiss, es könnte also das letzte Mal Plandieselverkehr gewesen sein.

DB AG

Taufe mit hohem Besuch

Im Beisein von Bahnchef Rüdiger Grube und Bundeskanzlerin Angela Merkel wurde am 17. Juni 2011 der ICE 411 063/563 auf den Namen „Ostseebad Binz" getauft. Nachdem Bahnchef Grube sowie der Bürgermeister des Ostseebades Binz, Schaumann, ein paar Worte gesprochen hatten, wandte sich schließlich auch die Bundeskanzlerin an die Zuhörer. Nach der Ansprache enthüllten der Bahnchef und die Kanzlerin das Namensschild am Zug. Alle drei sprachen von der Bedeutung der ICE-Verbindung Müchen – Rügen.



Foto: Schmidt

ICE 411 063/563 am 17. Juni 2011 in Bergen. Der Zug fuhr von dort nach Binz zur Taufe. Dort stiegen auch die Kanzlerin und der Bahnchef ein, um zum Taufort zu fahren.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Bauer

☐ Reger Betrieb herrscht noch auf dem kurzen Reststück des einst weitverzweigten Hallertauer Nebenbahnnetzes zwischen Langenbach/Obb. und Anglberg. Dort kann man noch ehemalige Reichsbahn-Ludmillas mit Kohlezügen aus Polen zum Kraftwerk Anglberg beobachten. Zusammen mit barocken bayerischen Zwiebeltürmen und uriger bayerischer Lokalbahninfrastruktur ergeben sich reizvolle Fotomotive, wie sie gegensätzlicher nicht sein könnten. Und zur körperlichen Erbauung laden Biergärten wie der bekannte Biergarten an der Schlossallee in Haag mit seinen wunderschönen Kastanienbäumen ein. Dem Vernehmen nach sollen die 232 ab Oktober durch die neuen Class 77 aus Mühldorf abgelöst werden: Grund genug, diesem relativ unbekannten (Eisenbahn-)Kleinod im Grenzgebiet zwischen Ober- und Niederbayern mal einen Besuch abzustatten. Wir wollen von ihnen nun aber wissen, welchen kleinen Fluss 232 359 gerade überquert?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an frageszeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Krauss-Maffei“. Gewonnen haben: Gläser, Christian, 13057 Berlin; Friedel, Kevin, 08248 Klingenthal; Konrad, Elisabeth, 38226 Salzgitter; Kirste, Irina, 09123 Chemnitz; Walther, Detlef, 35039 Marburg; Kraus, Michael, 91052 Erlangen; Pommerenke, Albert, 53179 Bonn; Müller, Alex, 36277 Schenklengsfeld; Fien, Kurt, 72458 Albstadt; Heimpold, Andreas, 04420 Markranstädt; Werner, Frank, 41812 Erkelenz; Paul, Werner, 33100 Paderborn; Wittenburg, Frank, 24943 Flensburg; Strempel, Gerhard, 03046 Cottbus; Tuchscheerer, Michael, 01307 Dresden; Schmelzkopf, Jürgen, 21502 Geestacht; Kreß, Hermann, 73079 Süßen; Frey, Dr. Winfried, 85051 Ingolstadt; Mücke, Thorsten, 88630 Pfullendorf; Lüngen, Frank, 26605 Aurich.

MUSEUMSBAHN

Museums-Container

☐ Der Thüringer Eisenbahnverein e. V. veranstaltete am 28./29. Mai 2011 auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes Weimar das 16. Weimarer Eisenbahnfest, das in diesem Jahr im Zeichen des 20-jährigen Vereinsbestehens stand. Der Verein etablierte sich am 21. Februar 1991 aus einer Arbeitsgemeinschaft des DMV der DDR und ist seit 1995 im ehemaligen Bw Weimar zu Hause, das seit 1980 als Kulturdenkmal des Freistaates Thüringen ausgewiesen ist. Neben den Weimarer Museumsfahrzeugen waren auch wieder viele Gastfahrzeuge wie die Dampfloks 41 1185 aus Halle, 52 8098 und 52 8154 aus Leipzig, 52 8131 aus Nossen sowie neun Vertreter der Baureihe V100, die unter anderen von der Infra Leuna, MEG, WFL, Uwe Adam sowie der Erfurter Bahn zur Verfügung gestellt wurden. Desweiteren wurde erstmals die neue Weimarer Museumslok 155 250 vorgestellt, die im Vorfeld von Rostock-Seehafen nach Weimar dank der Unterstützung durch die MEG überführt wurde. Mit über 50 verschiedenen Lokomotiven war das 16. Fest des TEV die bisher größte Veranstaltung in Weimar und zugleich auch in Thüringen in diesem Jahr. In den nächsten Monaten steht an Fahrzeugrestaurationen die 243 117 an, die nach einer temporären Zwischenlackierungsvariante als „weiße Lady“ dann wieder im Reichsbahn-Rot erstrahlen soll. In den vorangegeganen Monaten erhielten unter anderen die E-Loks 242 151 und 244 103 eine äußerliche Aufarbeitung sowie mehrere Wagen. Desweiteren gehen in den Sommermonaten die Arbeiten an der Erneuerung des Lokschuppendaches weiter. Auch wurden im Frühjahr Restaurationsarbeiten am Thüringenzug der DB Regio durchgeführt.



Foto: Kloseck

Auch die 250 250 soll bis Oktober wieder im alten Reichsbahnlack erstrahlen.



Foto: Sangmeister

Am 27. Mai 2011 fuhr Infra-Leuna-205 (228 412) mit zehn Loks am Haken den Lokzug von Halle nach Weimar. Der Lokzug bestand aus 228 412, 293 904 (IL 132), 204 358 (MEG 101), 203 701, 155 250, 202 453, 112 457, 52 8131, V 100 003, 41 1185 und 298 161.



Foto: Gerlach

Anlässlich der „Bahnwelttage 2011" im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein wurde die frisch hauptuntersuchte 141 228 der breiten Öffentlichkeit vorgestellt und auch vor den Zubringerzügen nach Dieburg beziehungsweise Groß Gerau eingesetzt. Die Hauptuntersuchung erfolgte mit Unterstützung des Werks Frankfurt der DB Regio Hessen (REV FF 1R 27. Mai 2011), einschließlich Neulackierung, so dass jetzt wieder ein betriebsfähiger „Knallfrosch" für den Museumseinsatz zur Verfügung steht. Die NVR-Nummer lautet 91 80 6141 228-7 D-DME.



Foto: Schulz

Ein Messzug mit 114 501 verlässt den Flughafenbahnhof in Richtung Bohnsdorf. Im Hintergrund stehen das Flughafengebäude und der Tower.

BERLIN/BRANDENBURG

Flughafenanbindung

Der künftige Berliner Flughafen „Berlin Brandenburg International" (BBI/BER) mit seinem Bahnhof Berlin Flughafen BBI (Fernbahn) ist ans elektrische Schienennetz angeschlossen. Seit dem 7. Juni 2011 steht die Oberleitung der Strecke Berlin-Grünau/Abzweig Bohnsdorf Süd – Bohnsdorf West – Flughafen BBI – Abzweig Selchow und Bf Schönefeld Süd unter Hochspannung von 15 000 Volt. Der Strom ist eingeschaltet, Gleisanlagen sind fertiggestellt und die Signale und Weichen sind an den EStW Selchow und EStW Grünauer Kreuz West angeschlossen. Im Tunnelbahnhof darf mit 80 km/h gefahren werden, im Außenbereich mit bis zu 120 km/h.

Bahnwelt Aktuell

Der Schwellenleger

Auf Interregios Spuren

□ Abwechslung bietet die direkte Verbindung Chemnitz – Berlin den Pendlern und Fahrgästen allemal, die zwischen den beiden Städten unterwegs sind: Bis zum 9. Januar 2011 verkehrte auf dieser Verbindung der Expresszug der Vogtlandbahn sozusagen als Nachfolger der eingestellten IR-Linie 34 (ursprünglich Schwerin/Rostock – Berlin – Chemnitz). Dann wurde diese Zugleistung wegen Fahrzeugmangels auf Schienenersatzverkehr umgestellt, ehe sich die DB-Regio-Tochter Erzgebirgsbahn entschied, vorläufig befristet zwischen dem 9. April und dem 11. Juni erneut ein Fernverkehrsangebot auf die Schiene zu setzen. Der als RE angeschlagene Zug hatte jedoch gleich mehrere Nachteile: Erstens verkehrte er nur freitags, samstags und an Sonn- sowie Montagen. Zweitens waren die Verkehrszeiten an den einzelnen Tagen doch sehr unterschiedlich und drittens war der Zug mit regulären Fahrscheinen nicht zu nutzen und damit für Fernreisende nicht zu gebrauchen, weil die Fahrkarten für den Regio-Fernverkehrszug nur im Zug selbst erhältlich waren. Wollte eine Person zum Beispiel von Aue nach Eberswalde fahren, waren drei Fahrscheine nötig... Natürlich kann dies nicht funktionieren, so dass die angepriesene Verbindung sang- und klanglos zum kleinen Fahrplanwechsel wieder eingestellt wurde. Dabei wäre doch zumindest das Tarif-Problem, anders als bei der Vogtlandbahn, für die große DB sicherlich lösbar gewesen.


Foto: Günther

PRIVATBAHN

Frisch lackiert

□ Die diesjährige Fahrsaison der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn wurde am 19. Juni 2011 eröffnet. Nachdem im vergangenen Jahr die Zukunft der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn für die kommenden zehn Jahre besiegelt wurde und sich wenig später ein Betreiber-Wechsel ankündigte, weht nun ein frischer Wind auf der kleinen Bahnstrecke von der Bauhausstadt Dessau in die Parkstadt Wörlitz. In einem völlig neuen Design präsentiert sich 670 004, der nun auf den Namen „Fürst Franz" hört. Im komplett renovierten Innenraum empfangen Ledersitze die Fahrgäste zu einer Panoramafahrt durch das Gartenreich. Mit den völlig überarbeiteten Doppelstocktriebwagen der Baureihe 670 setzt der neue Betreiber, die Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE), Akzente. Auch technisch wurden die Schienenbusse überholt und mit digitalem Zugfunk nach GSM-R-Norm ausgerüstet. Die Triebwagen pendeln mittwochs bis sonntags im Zweistundentakt, während der Sommerferien in Sachsen-Anhalt täglich. Die erste Abfahrt im Dessauer Hauptbahnhof ist um 9.15 Uhr, die letzte Abfahrt in Wörlitz um 18.05 Uhr. Fahrscheine können wie gewohnt direkt im Triebwagen erworben werden. Zudem gilt während der Sommerferien auch das Schülerferien-Ticket.



Foto: Neuhold

Vorbei die Zeiten der DB AG-roten Triebwagen „Alfred" und „Elfriede". Nun pendeln „Fürst Franz" und „Louise" im an der Region orientierten Design.


Foto: Günther

Am 1. Juni 2011 fuhr erstmals wieder ein Talgo-Nachtzug, der bei der DB AG seit Dezember 2009 nicht mehr planmäßig fuhr und seitdem im Talgowerk-Berlin, Warschauer Str./ Wriezener Gbf, abgestellt stand. In der Zwischenzeit erhielten die Wagen ein neues Design und sollen eines Tages als Kreuzfahrtzug durch Europa touren. Ab Berlin-Lichtenberg wurde der Zug von 115 114 nach München gezogen. Der Zug fuhr als Leerpark über die Stadtbahn und ab Wannsee als AZ13596. Dort nahm er die Fahrgäste einer Motorradgruppe (des deutschen Bundestages) auf.

TOP und FLOP

TOP: NWB rettet Schwäne

Ein Herz für Tiere hatten die beteiligten Eisenbahner der Nord-West-Bahn (NWB) zwischen Trompet und Moers: Nach einem Schwanen-Familiendrama, bei dem Mama- und Papaschwan auf den Gleisen ums Leben kamen, blieben drei Jungtiere an Ort und Stelle. Erst durch das Handeln des Lokführers in Kooperation mit dem Fahrdienstleiter sowie einem Servicemitarbeiter im Triebwagen wurden die kleinen Schwäne vorm Überfahren gerettet und der Tierrettung der Feuerwehr in Xanten übergeben.

FLOP: Alte Züge statt ET 440

Eigentlich sollten zwischen Donauwörth und Aalen über Nördlingen schon längst Fahrzeuge der Baureihe 440 verkehren. Doch deren Schauspiel im Nördlinger Ries war nur kurz: Fahrzeugmangel in anderen Bereichen des Netzes, Probleme mit dem WC-System und urplötzlich zu niedrige Bahnsteige waren die Ursachen. Bis Dezember verspricht DB Regio die Rückkehr der Triebwagen mit neuen Einstiegstritten und verbessertem WC-System sowie größeren Gepäckablagen.

RÜGEN

Bahnhofsfest in Putbus

☐ Am ersten Juniwochenende fand in Putbus zum zweiten Mal ein zünftiges Bahnhofsfest unter gemeinsamer Regie von Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS) und Rügenscher Bäder-Bahn (RüBB) statt. Bei schönstem Wetter konnten weit über 3000 Besucher begrüßt werden. Hauptattraktion war die ölgefeuerte Schnellzugdampflok 01 0509 mit ihren Sonderzügen von und nach Berlin. Diese Fahrten waren durch die PRESS bereits im März auf der Internationalen Tourismusbörse (ITB) beworben worden. Zusätzlich zum historischen Fahrzeugeinsatz mit DR-Ferkeltaxi waren auf Regelspurgleisen auch noch jeweils drei Zugpaare mit der Dampflok 91 134 und der Diesellok 112 565 sowie dem Schweriner Traditionszug unterwegs. Auf Schmalspurgleisen wiederum verkehrten vier Sonderzugpaare mit den Loks „53 Mh“ und „Aquarius C“ sowie Traditionswagen zwischen Putbus LB und Binz LB. Angeboten wurden bei der RüBB ferner kostenlose Führerstandsmitfahrten auf einer Schmalspurdampflok.



Foto: Günther

91 134 zieht ihren historischen Zug im Dreischienen-Abschnitt zwischen Putbus und Lauterbach.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise

Radikaler Rückbau

Der Bahnhof Aue (Sachs) war ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt an der Bahnstrecke Zwickau – Schwarzenberg. In Aue zweigt die Zwönitztalbahn nach Chemnitz ab. Ursprünglich führte diese Strecke in Richtung Südwesten weiter bis nach Adorf. Durch den Bau der Talsperre Eibenstock wurde die Verbindung jedoch unterbrochen. 1995 endete auch der Verkehr auf dem Reststück nach Blauenthal. Vom früher einmal umfangreichen Güterverkehr ist in Aue nicht mehr viel übrig geblieben. Die gesamten Gleisanlagen des Güterbahnhofs wurden wie das Bahnbetriebswerk in den Jahren ab 2003 abgebrochen. Nur noch zwei Güterzüge pro Woche verkehren heute durch den Bahnhof, der inzwischen zum Regio-Netz der Erzgebirgsbahn gehört, die auf ihren Strecken sowohl für den Personenverkehr als auch für die verbliebenen Gleisanlagen verantwortlich ist.



Foto: Meyer, Slg. Wollny

58 2097 und 86 743 stehen im Bahnhof Aue, den man 1964 noch als solchen bezeichnen konnte.



Foto: Haensch

Ganz im Gegensatz zu heute: Nur noch wenige Gleise, kein Empfangsgebäude mehr. Auch der Güterbahnhof und das Bw sind verschwunden.


Foto: Gross

Am 25. Juni 2011 donnert 03 1010 auf ihrer ersten öffentlichen Fahrt nach der Aufarbeitung über die Rampe nach Gehlberg. Mit Ablauf der Kesselfrist am 2. November 2008 war die beliebte Maschine abgestellt worden. Nach zunächst ungesicherter Zukunft hatte sich am 18. Juni 2010 der Förderverein Schnellzugdampflok 03 1010 e.V. gegründet, welcher nur ein Jahr später die erneute Betriebsfähigkeit ermöglichte.

MUSEUMSBAHN

Zurück im Dienst

99 4511 absolvierte am 8. Juni 2011 erfolgreich ihre Abnahme- und Lastprobefahrt. Die bei der Preßnitztalbahn liebevoll Meppel genannte Lok steht somit für die nächsten vier Jahre als Zugpferd zur Verfügung. Sie ist die erste Lok, die in Jöhstadt eine komplette Hauptuntersuchung in Eigenregie der Preßnitztalbahn erhalten hat. Im Rahmen der HU erhielt die Lok unter anderem eine Profilerneuerung der Radsätze, einen neuen Satz Rohre für den Kessel und einen neuen Aschkasten. Diese Mammutaufgabe wurde mit der Hilfe des Dampflokwerkes Meiningen, der Sächsischen Dampfeisenbahn Gesellschaft (SDG), einigen ortsansässigen Unternehmen und in vielen hundert Stunden der Vereinsmitglieder verwirklicht. 99 4511 ist die letzte in der DDR gebaute Schmalspur-Dampflokomotive und wurde 1966 im Raw Görlitz gebaut.


Foto: Theumer

Seit Dezember 1998 ist 99 4511 im Preßnitztal zuhause.

Gemalte Impressionen aus vergangenen Epochen

Mit Stift und Pinsel durch die Zeit

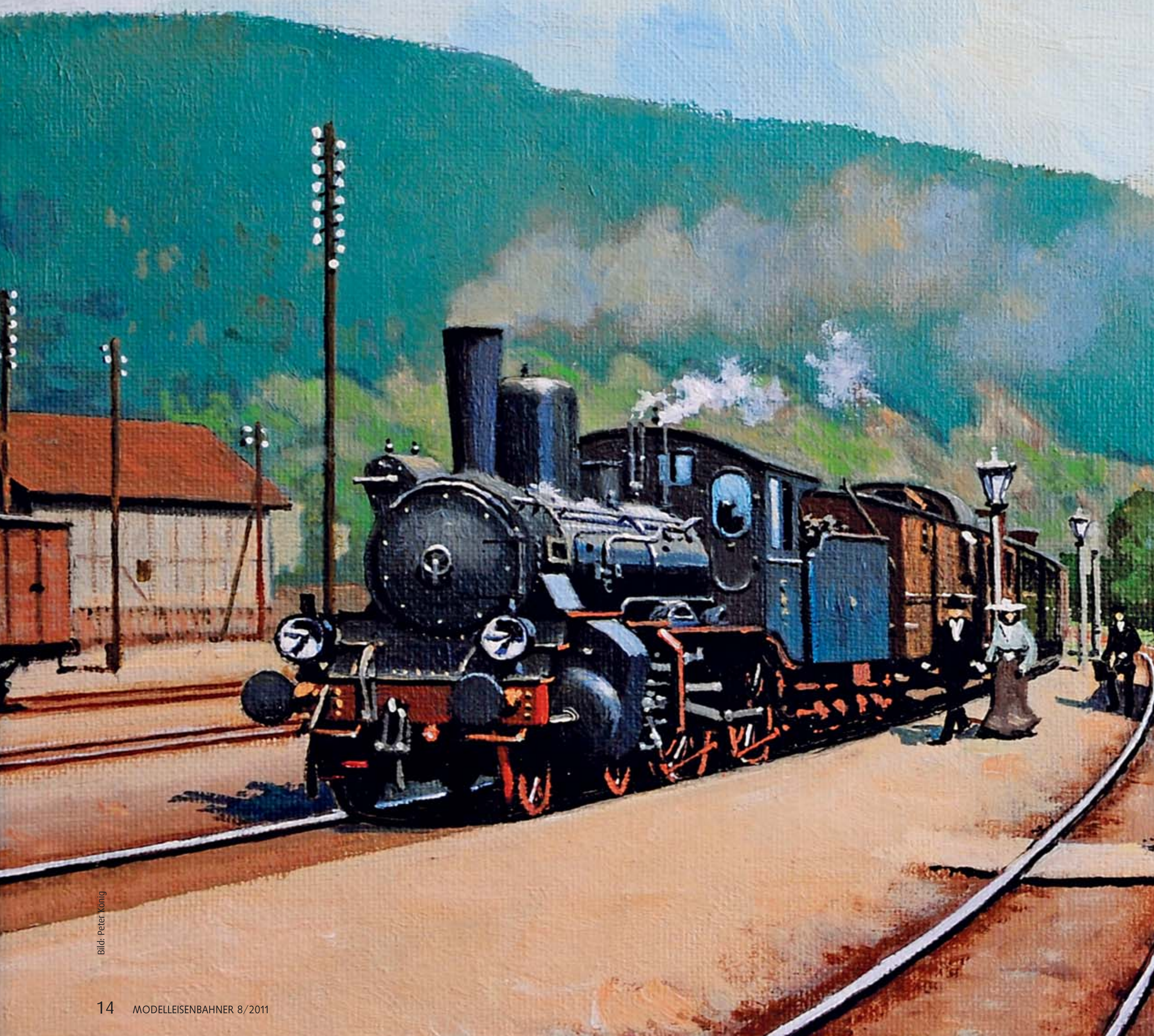
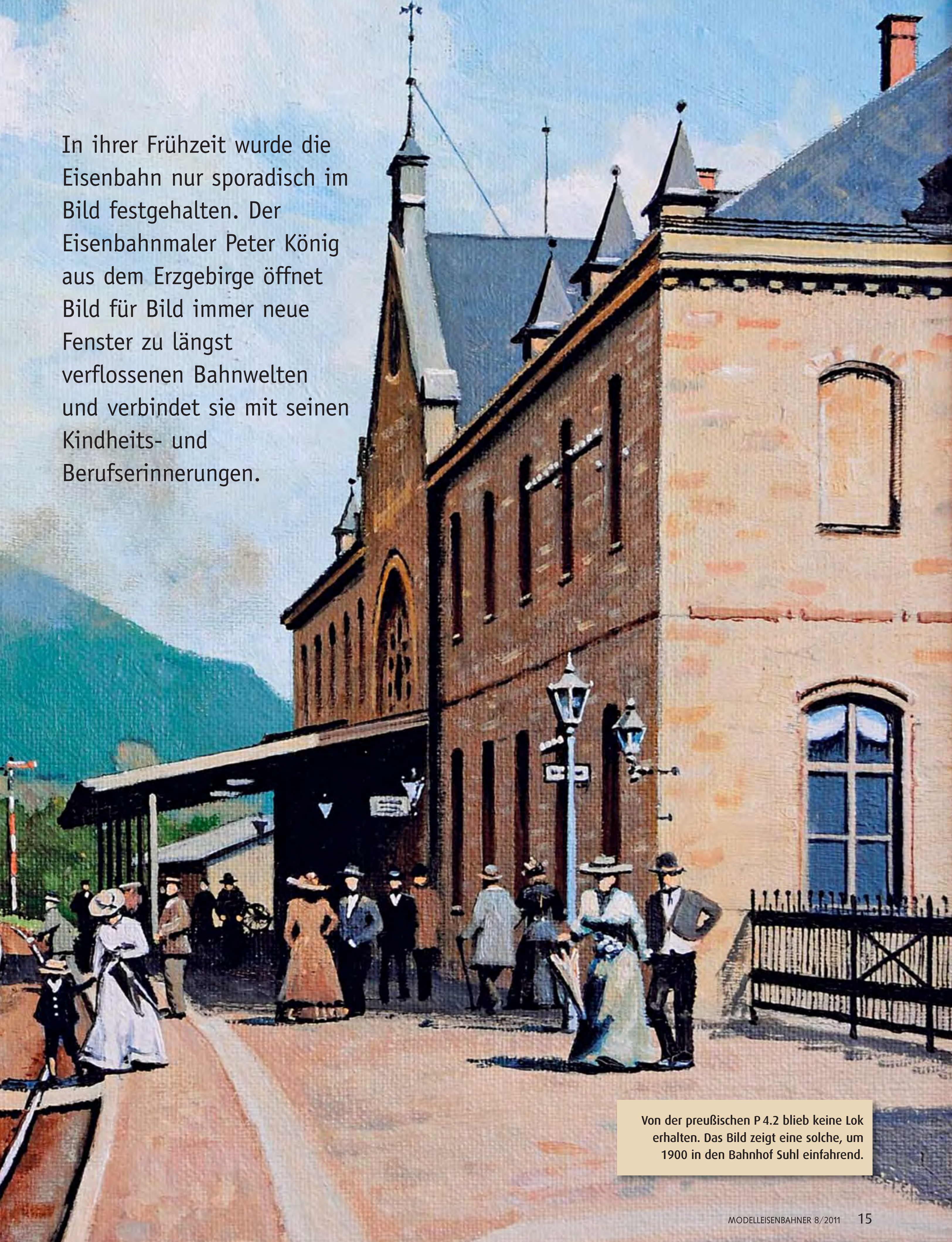


Bild: Peter König



In ihrer Frühzeit wurde die Eisenbahn nur sporadisch im Bild festgehalten. Der Eisenbahnmaler Peter König aus dem Erzgebirge öffnet Bild für Bild immer neue Fenster zu längst verflossenen Bahnwelten und verbindet sie mit seinen Kindheits- und Berufserinnerungen.

Von der preußischen P 4.2 blieb keine Lok erhalten. Das Bild zeigt eine solche, um 1900 in den Bahnhof Suhl einfahrend.



Die Strecke Taubenheim – Dürrhennersdorf in der Lausitz wurde 1945 abgebaut. Peter König malte diese Szene bei Beiersdorf.

Wenn Peter König die Tür öffnet, erkennt man seine wahre Berufung, sofern er dieser gerade nachgeht, schon an seiner Kleidung. Er trägt ein Hemd, das über und über mit Farbe bedeckt ist. Man fragt sich unwillkürlich, wie das passieren konnte, doch die Aufklärung lässt nicht lange auf sich warten. In der heimischen Küche offenbart sich des Meisters Reich, nicht größer als einen Quadratmeter – auf dem Küchentisch. Auf dem Arbeitsplatz befinden sich einige Farben, eine Palette, fotografische Vorlagen und ein paar Pinsel. Davor liegt ein fast fertiges Bild: Es zeigt eine preußische T 14.1 mit der Nummer 93 1136 vor einem Personenzug, der an einem trüben Sommerabend offenbar in Kürze abfahren wird. Die Zylinder werden soeben vorgewärmt, Dampf verhüllt die Loklaternen. Der Heizer hat noch ein paar Schippen Kohle aufgelegt und das Sicherheitsventil zeigt bereits spitzen Kesseldruck. Der Zugführer steht am Packwagen und wartet das Einsteigen herbeieilender Fahrgäste ab.

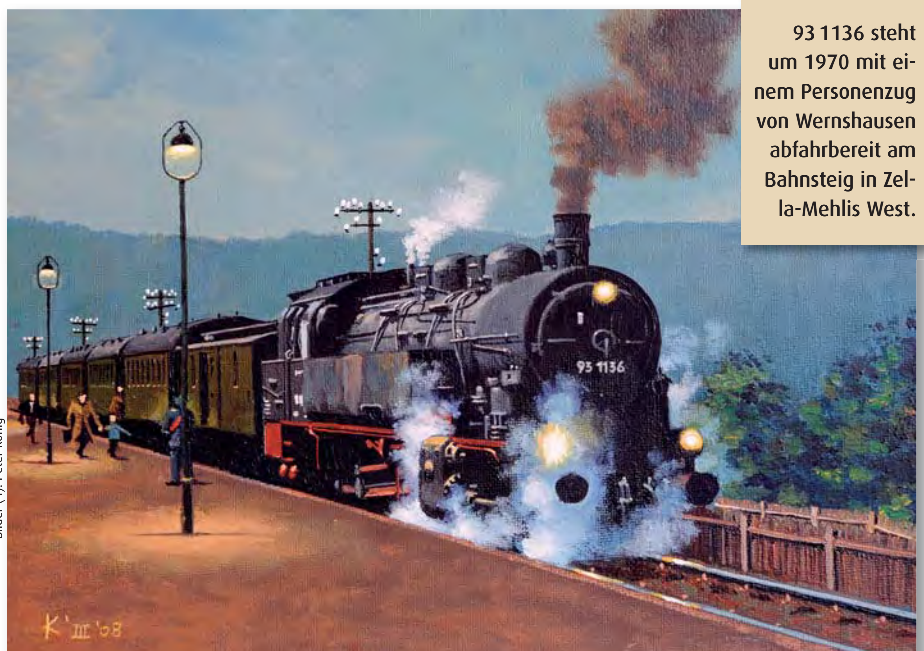
Bilder voller Detailreichtum

Peter König ist in seiner Freizeit Kunstmaler, spezialisiert auf Eisenbahnen. Das Bild, an dem er gerade arbeitet, zeigt einen Bahnhof seiner Geburtsstadt Zella-Mehlis und lässt noch einige Telegrafenmasten vermissen, die schnell ergänzt werden. Das dauert kaum 15 Minuten. König ist ein Perfektionist. Er ist voll von Ideen, hat stets etliche Bilder im Kopf, die auf die Leinwand gebracht werden wollen, und er gibt sich nicht eher zufrieden, bis auch das letzte Detail stimmt. So entstehen zuweilen nahezu fotografisch anmutende Szenen. Mit Nebensächlichkeiten hält er sich dabei nicht auf. So wird für das Abwischen der Farbe vom Finger nicht extra ein Lappen bemüht, sondern schlicht, einfach und schnell das eigene Hemd.

Obwohl der Künstler rast- und ruhelos scheint, besitzt er die nötige Muße, ohne die seine Werke kaum entstehen könnten: „Ich wandere gern. Wenn's mich reißt und es ist schönes Wetter und das Malen funktioniert auch nicht, dann ziehe ich mir die Schuhe an und laufe die 28 Kilometer nach Johanngeorgenstadt, oft noch über den Auersberg. Und lasse mich dann mit der Eisenbahn zurückfahren. Mit schlechtem Wetter kann ich

Ein bunter Personenzug mit zwei Lokomotiven, vorn eine P 4.2, bezwingt über den Häusern von Suhl die Steigung nach Oberhof.





93 1136 steht um 1970 mit einem Personenzug von Wernshausen abfahrbereit am Bahnsteig in Zella-Mehlis West.

Bilder (4): Peter König

draußen nichts anfangen, da neige ich zur Schwermut", sagt er. Aber es ist die beste Zeit für die Kunst.





Gemalt wird in der Küche: Peter König an seinem Arbeitsplatz. Bei der Erfurter Industriebahn lockte eine kleine Bismarck-Lok, auch in der feinen Sonntagskleidung.

Gemalt wird den ganzen Vormittag. Nachmittags habe er seine unproduktive Phase. Dabei hat er stets drei oder vier Bilder gleichzeitig in Arbeit, manchmal können es auch schon mal sieben sein: „Sie müssen antrocknen, sonst kann ich nicht weitermachen. Es ist besser, wenn man mehrere hat. Dann ist man flexibler." Wieder scheint ihm die Zeit zu fehlen. „Wenn mir eine Idee kommt, dann muss das sofort sein. Sofort!", konstatiert er euphorisch: „Jetzt bin ich gerade von einer neuen Idee besessen. Die Tunnel im Sebnitztal! Da will ich die 86 mal mit Krempenschornstein malen. Das wäre mal was!"

Seit gut zehn Jahren malt er nun in Öl. Frühere Zeichnungen, welche König durch einige Veröffentlichungen zu einiger Popularität verholfen haben, sind inzwischen Vergangenheit. Mehr als 1600 Werke stapeln sich in Wohnung und Keller, allesamt nummeriert. Etwa 40 Prozent davon zeigen Motive aus Thüringen, 30 Prozent haben sächsische Vorbilder. Auf einer Hälfte der Thüringer Bilder sind Erfurter Ansichten zu sehen, denn in der heutigen Landeshauptstadt ist Peter König aufgewachsen. Schon als Kind war er von der Eisenbahn fasziniert. Als seine Mutter einmal zum Heimweg drängte, habe er sich angesichts einer preußischen G 7.1 wütend auf den Bahnsteig geworfen. Sein Schulfreund Michael Lüdecke wollte immer die 01 sehen, doch der kleine Peter wollte zur Lok vom Typ Bismarck bei der



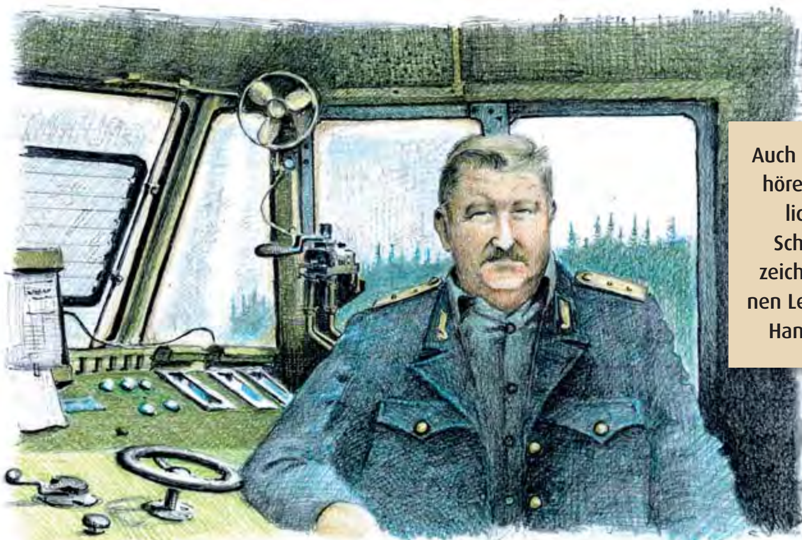
Fotos (2): Sammlung König

Kleine Dampflokomotiven waren interessanter als die 01

Industriebahn. Das gab oft Streit. Gezeichnet hat er schon damals, doch ohne den nötigen Ernst, wie er heute sagt. 1976 ging er schließlich zur Deutschen Reichsbahn, erlernte in Erfurt den Schlosserberuf und arbeitete ab 1978 beim Bw Meiningen. 1981 wurde er Lokführer in Suhl. Beinahe hätte er die Ausbildung abgebrochen, wenn ihn nicht sein Lehrlokführer ins Wirtshaus eingeladen und mit deutlichen Worten zum Weitermachen motiviert hätte. Die Liebe führte



Seit 1981 arbeitet Peter König als Lokführer – zunächst in Meiningen und Aue, heute in Zwickau.



Auch Porträts gehören gelegentlich zu Königs Schaffen. 2005 zeichnete er seinen Lehrlokführer Hans Wensorra.

ihn dann 1986 nach Aue, wo Peter König unweit der Eisenbahn bis heute lebt. Wohnungen waren damals knapp und die erste Bleibe im nahen Schneeberg war von Mäusen befallen. So zögerte der Lokführer nicht lange, als man ihm 1988 die ehemalige Vorsteherwohnung im Bw Aue anbot: „Das war eine schöne Wohnung mit 78 Quadratmetern, Doppelfenstern und langem Flur. Bis 1994, als es mit dem Betriebswerk langsam zu Ende ging, haben wir darin gewohnt. Die Kollegen haben die Nase gerümpft, wie ich das nur machen könnte: Eisenbahnfetischismus, ich sei doch verrückt! Mich hat das wenig gestört, doch viele wollten lieber ihre Ruhe haben", blickt er zurück. Heute fährt er für DB Regio von Zwickau aus nach Hof, Leipzig und Dresden.



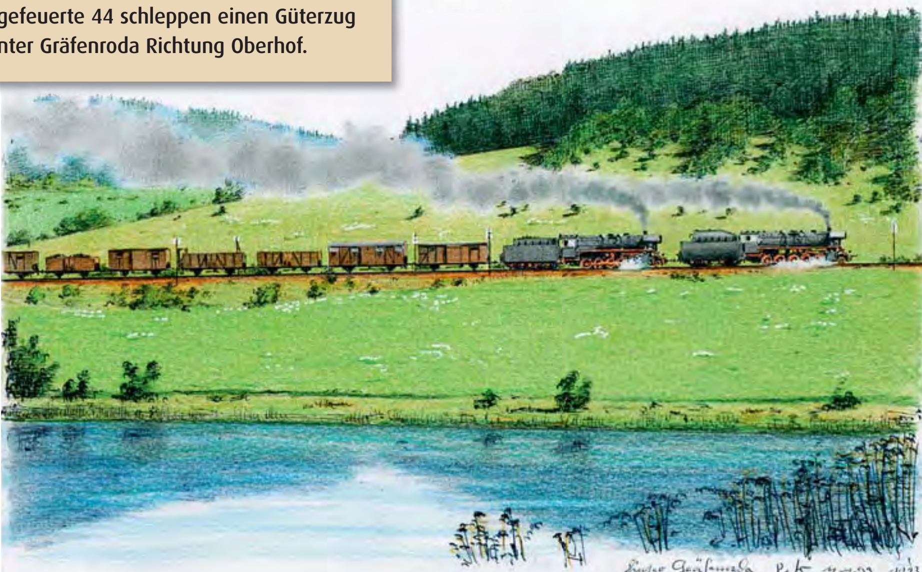
Auf Meterspur durchfährt eine preußische T 33 um 1930 die Ortslage von Seidingstadt an der 1946 demontierten Strecke von Hildburghausen nach Lindenau-Friedrichshall.

Aus Erfurt mitgenommen hatte der Maler die Erinnerungen an sein Vorbild, den Lokführer und Zeichner Hans Köhler, mit dem er oft zusammensaß und Erfahrungen austauschte. Auch später noch war er oft in und um Erfurt auf Motivsuche. Ortsdurchfahrten reizen ihn besonders, auch wenn sie viel Arbeit bedeuten. Zur Erforschung von außen schlecht zu erkennender Details dringt er dabei auch schon mal in ein Gebäude ein. Einmal hatte es ihm ein Erfurter Wohnhaus angetan, erinnert er sich: „Heute verdeckt eine Schallschutzwand die Fenster. Das Haus war partiell leerstehend. Also bin ich rein. Das war fatal! Ich bin hintenrum hinein, was einigen Nachbarn offensichtlich Anlass zur Erheiterung zu geben schien. Dann merkte ich, dass das ein Bordell war! Mit hochrotem Kopf bin ich geflüchtet. Ich habe mich geschämt wie ein Bettnässer."

Motive zu erforschen, kann peinlich enden

Wenn auf einer Reise mal wieder ein Umweg gefahren wird, muss die Familie während der Ortsbesichtigung im Auto warten. Vor allem seiner Frau ist der Künstler sehr dankbar, denn er hätte kaum so viele Bilder malen können, hielte sie ihm nicht schon immer den Rücken frei und ertrüge seine Passion mit viel Geduld. Doch die Recherchen vor Ort gelingen nicht immer. Argwöhnische Anwohner, durch die Medien sensibilisiert, verweigern ihm schon mal das Fotografieren des Grundstücks oder den Zutritt. Nicht selten dienen daher alte Ortsansichten auf Postkarten als Vorlage, welche er heute oft auch im Internet findet. Das ist außerdem nicht so aufwendig und spart viel Zeit. Die Züge werden dann anschließend detailreich ergänzt.

Eine kohlenstaubgefeuerte und eine kohlegefeuerte 44 schleppen einen Güterzug hinter Gräfenroda Richtung Oberhof.



Überhaupt durchlaufen Maler und Bild jeweils immer wiederkehrende Phasen. Die beschreibt Peter König wie folgt: „Zuerst ist die Euphorie, da hat man das Bild im Kopf schon fertig. Man fängt an und freut sich: Das wird wieder gut! Da hat man Elan. Dann ist so eine Phase des Halbfertigen. Das ist die Phase, wo man das Bild am liebsten wegwerfen will. Die Lok ist halbfertig, die sieht dann ohne die Leitungen so hölzern aus." Kurze Pause, dann fährt er fort: „Anschließend kommt die dritte Phase, wo man langsam die Leitungen entlang des Kessels malt. Das ist das Beste. Das macht am meisten Spaß. Der Rest ist schon fast fertig, das Meiste ist gemacht und man kann die Leitungen malen. Dann kommt die Spiegelphase. Man denkt sich: Was hast Du denn da gemalt, das ist doch krumm und schief? Wenn man die Spiegelphase überstanden hat, kommt noch die Alkoholphase und wenn es die übersteht, dann ist es gut", lacht er.

Drei bis sechs Bilder werden pro Monat fertig, doch nicht ein jedes gelingt. Eins von zehn Gemälden geht schief. Bei drei von zehn zunächst misslungen erscheinenden Bildern wird die Arbeit vielleicht irgendwann doch noch fortgesetzt. Die anderen werden nie wieder angefasst. Den Grund kann er oft gar nicht nennen. Es sind einfach verschiedene Sachen, die stören. Moderne Fahrzeuge und Gleisanlagen malt er nicht so gern, das sei nicht so einfach. Zwar nutzt er auch die Hilfe von Linealen, aber vor allem bei Gleisbögen und Weichenstraßen kann man viel falsch machen. Auch zahlreiche

kleine Fenster der Personenzüge fordern das Talent immer wieder. Gleich wichtig sei, dass die vertikalen Linien der Gebäude und Fahrzeuge stimmen. Bei schiefer Gleislage wird es dann spannend, so König, ebenso wie bei Lebewesen: „Menschen fressen sehr viel Energie. Wenn es viele sind, ist es besser. Das lenkt von einzelnen Leuten ab."

Spezielle Methoden spüren Fehler auf

Um mögliche Fehler benennen zu können, die dank des natürlichen Gewöhnungseffekts der Augen nach langen Stunden des Malens für den Künstler kaum zu erkennen sind, hat Peter König seine ganz eigenen Methoden. Er schildert sie ausführlich und mit einem Augenzwinkern: „Ich habe die Marotte, mir alles nochmal seitenverkehrt anzuschauen. So erkennt man die Fehler eher. Das habe ich von einer Porträtmalerin abgeschaut. So bin ich wenigstens nicht der einzige mit dieser Macke!", sagt er: „Und noch eine Eigenart: Wenn ich ein paar Bier getrunken habe, merke ich die Fehler auch eher. Genauso ist es mit meiner Grammophonplatten-Sammlung. Erst nach dem Bier fällt mir das Rauschen und Knistern richtig auf. Ich weiß nicht, warum das so ist. Normalerweise müsste es doch andersrum sein, wie bei den Frauen. Die Frauen früher im Wirtshaus wurden ja auch mit jedem Bier immer schöner! Das heißt zwar nicht, dass ich morgens erstmal vier bis fünf Bier brauche, um Bilder zu malen, doch ich stelle

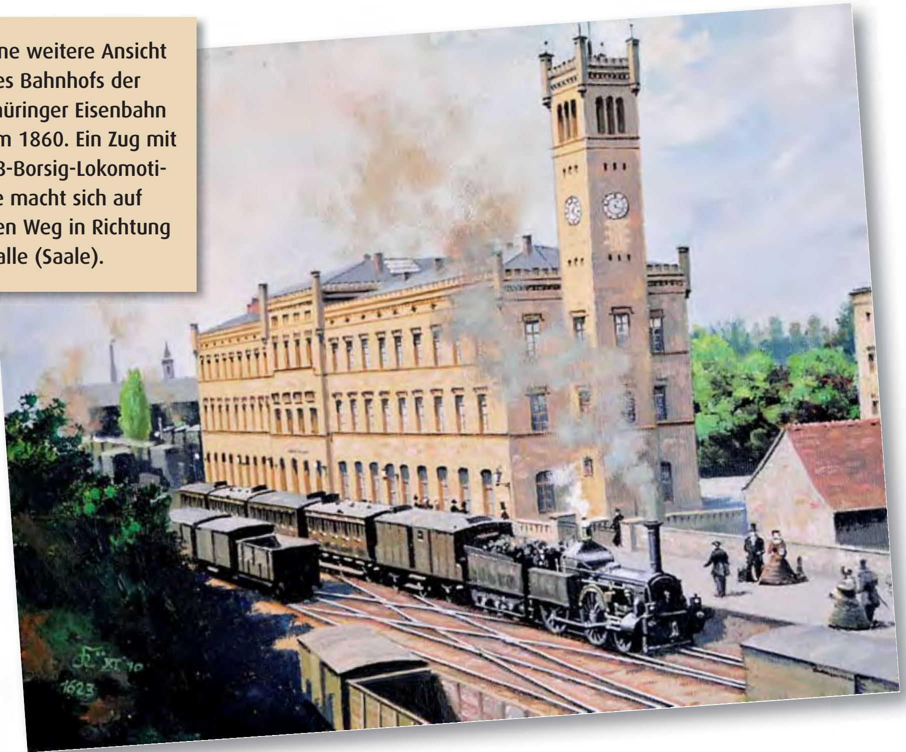
Foto: Sammlung König



Als Vorlage dienen oft alte Ansichtskarten



Nach alter Fotovorlage des ersten, 1846 eingeweihten Erfurter Bahnhofs entstanden mehrere Gemälde, beispielsweise in Sepiatönen!



Eine weitere Ansicht des Bahnhofs der Thüringer Eisenbahn um 1860. Ein Zug mit 1B-Borsig-Lokomotive macht sich auf den Weg in Richtung Halle (Saale).



91 6486, eine ELNA 2, am Haltepunkt Osterburg Siedlung um 1970. In wenigen Minuten erreicht der Zug den Endbahnhof Osterburg.

Bilder (5): Peter König



Foto: Sammlung König

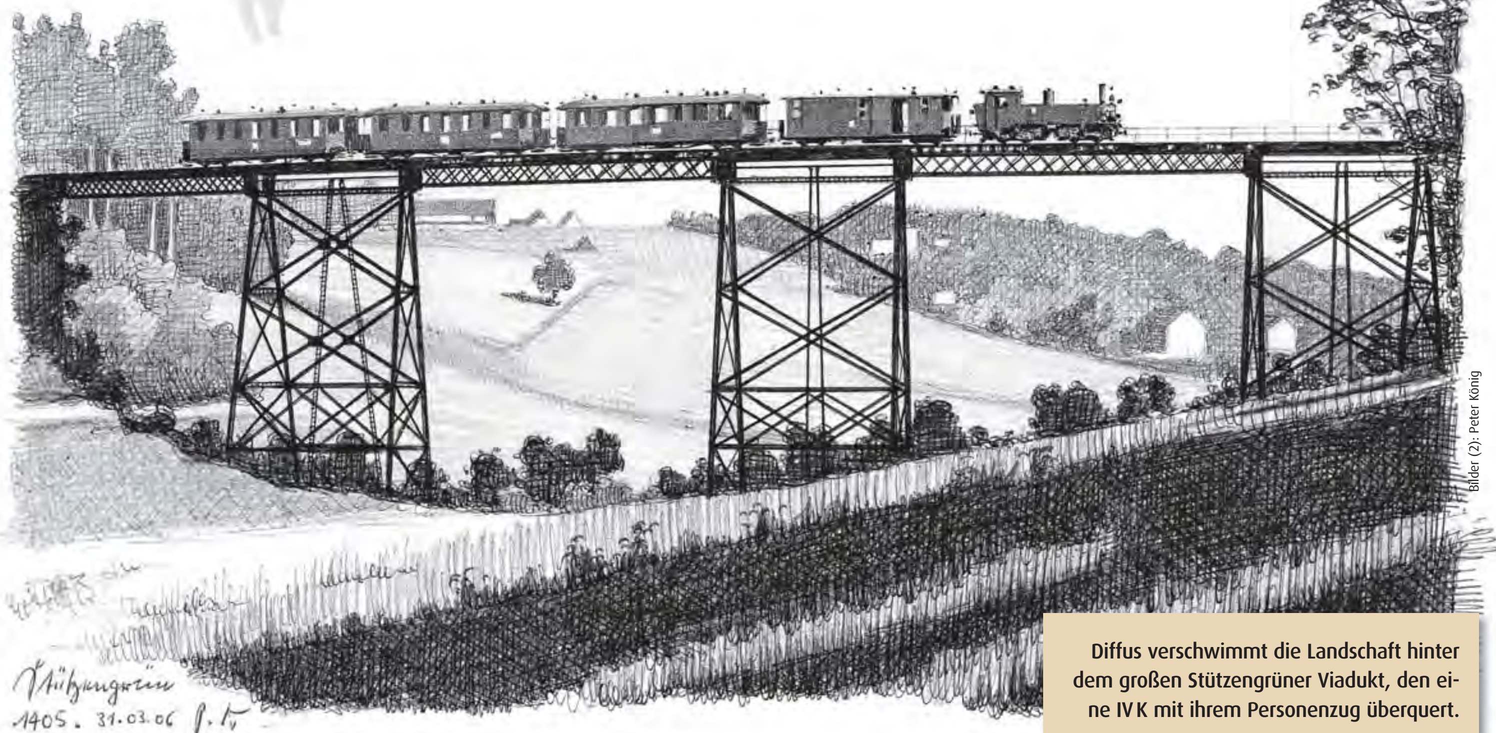
Ab 1978 war der Maler Peter König beim Bw Meiningen beschäftigt. Das Foto zeigt ihn 1980 auf 160 570-5 im Bahnhof Suhl.



Häufig sind es persönliche Erlebnisse, die Peter König auf die Leinwand bringt. Auch seine 106 570-5 wurde verewigt. Das Bild zeigt einen Güterzug zwischen Suhl-Heinrichs und Suhl.

nicht in Abrede, dass es mitunter nützlich ist. Wenn es 30 Grad hat, gehe ich nachmittags gerne in den Biergarten und bin dort gern alleine, um nachzudenken: Wie malst Du jetzt dies und jenes? Das ist schon hilfreich, das leugne ich nicht.“

Nur etwa ein Fünftel aller Bilder halten den Ansprüchen des Perfektionisten auch nach Jahren noch stand. Es sind die Detailverliebtheit und Perfektion, die den Betrachter der nur 30 bis 40 Zentimeter breiten Kunstwerke in ihren Bann ziehen und von vergangenen Zeiten träumen lassen. Jeder Strich, jeder Schatten und jedes Licht sitzt, wo es soll. Der Dampf in zahllosen Farbtönen und Schattierungen rundet den Augenblick ab und bringt Leben in das Bild. Besonders beeindruckend sind seine Schwarzweiß-Motive des 19. Jahrhunderts. Große und modernere Fahrzeuge malt Peter König erst seit kurzer Zeit. Er liebt die Kleineisen, wie er sie nennt, interessiert sich für das Unscheinbare, das Nebensächliche, die kleinen Bahnen. Der gastfreundliche Künstler entlässt den Besucher nicht ohne eine weitere Anekdote: „Ich bin ja eigentlich ein Scheißhausmaler. Wenn ich irgendwo zu Besuch war oder im Wirtshaus, wollte ich immer die Aborte sehen. Die Leitungen haben mich fasziniert. Das war doch interessant. Warum, weiß ich auch nicht. Es sind keine angenehmen Orte gewesen, aber sie waren interessant!“ *Olaf Haensch*



Bilder (2): Peter König

Diffus verschwimmt die Landschaft hinter dem großen Stützengrüner Viadukt, den eine IV K mit ihrem Personenzug überquert.



Fahren mit Strom

Peter Glanert et al.: Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland, Band 1 mit CD, Durch das mitteldeutsche Braunkohlerevier 1900-1947. Oldenbourg Industrieverlag München, 2010, ISBN 978-3-8356-3217-2 Preis: 49,90 Euro.

■ Dieses Buch ist der erste Band einer vielversprechenden Reihe zum Thema Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland. Der erste Band beschäftigt sich mit einer der Keimzellen in Mitteldeutschland rund um die Region Dessau – Bitterfeld. Beginnend bei der Motivation, den elektrischen Bahnverkehr insgesamt und im Speziellen in dieser Region aufzunehmen, über die zeitliche Entwicklung und Erweiterung dieses Netzes bis hin zur Beschreibung der wichtigsten Anlagen, wird ein vollständiger Überblick in Text und zahlreichen Bildern gegeben. Das Autorenkollektiv hat sich entschlossen, eine CD mit weiterführenden Informationen beizulegen, auf der unter anderem Beschreibungen der eingesetzten Lokomotiven zu finden sind. Leider sind die Dateien der CD geschützt und können nicht ausgedruckt werden. Lediglich ein etwas frischeres Layout wäre dem Buch zu wünschen. Der erste Band macht Appetit auf den nächsten, der im November erscheinen soll. *al*

● ***Fazit: Gelungener und sehr empfehlenswerter Einstand***



Außerdem erschienen

Nicht nur auf schmaler Spur

Holger Drosdeck, Helge Scholz: Westerzgebirge und Vogtland. SSB-Medien, Zittau 2011. ISSN 1866-2374, 52 Seiten, 21 Sw-, 102 Farbabb.; Preis: Euro 4,90.

Die Spezialausgabe 12 des Dampfbahn-Magazins befasst sich mit den Dampfbahnen zwischen Schönheide und Carlsfeld, richtet dabei das Augenmerk aber auch auf die sonstigen Sehenswürdigkeiten dieser Region.

● **Für Entdecker einer Kulturlandschaft**

Gewichtige Orientierungshilfe

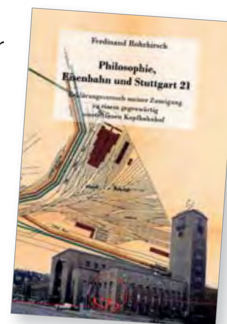
Joachim Koll: Koll´s Spezialkatalog. Verlag Koll, Bad Homburg v.d.H. 2011. ISBN 978-3-936339-44-4, 1008 Seiten, 4126 Schwarzweiß-Fotos; Preis: Euro 42,70.

Preise und aktuelle Auflagen rückläufig, vermeldet die 26. Ausgabe des Sammmlerkatalogs für Märklins Werbe- und Sondermodelle der Baugröße H0/00.

● **Für Märklin-Spezialsammler unverzichtbar**

Liebe zu einem Kopfbahnhof

Ferdinand Rohrhirsch: Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21. Verlag Uwe Siedentop, Heidenheim 2011, ISBN 978-3-925887-31-4, 72 S., mit beiliegendem Entwurf des neuen Kopfbahnhofs von 1906; Preis: 7,90 Euro.



■ Stuttgart 21 polarisiert auch nach der Landtagswahl in Baden-Württemberg die Bevölkerung. Ist der alte Kopfbahnhof noch zeitgemäß? Welche Vorteile hat Stuttgart 21? Ferdinand Rohrhirsch outet sich als Freund des bisherigen Kopfbahnhofs und beobachtet aktiv das Geschehen in Stuttgart. Der habilitierte Theologe redet auf Demonstrationen und wird als Berufsdemonstrant und wohlstandsverwöhnter, fortschrittsfeindlicher Bürger bezeichnet. Er zweifelt an den guten Gründen der Politik, der Bahn und der Verkehrswissenschaften für die Tieferlegung des Bahnhofs. Das Büchlein ist Resultat des Nachdenkens des aus einer Eisenbahnerfamilie stammenden Führungskräfteberaters, den die Entwicklung um seinen Bahnhof nicht mehr ruhig schlafen lässt. *kf*

● ***Fazit: Kritische Betrachtung der Entwicklung in Stuttgart***

Staatsbahn im Umbruch

Jean-Marc Dupuy: Histoire de la SNCF, Band 3. Le Train, Editions Publitrains eurl, Betschdorf 2011. ISSN 1296-5537, 96 S., 115 Sw-, 78 Farbabb.; Preis: 20,00 Euro.



■ Die Zeitspanne von 1959 bis 1971, die Autor Dupuy hier in bemerkenswert bebilderten französischsprachigen Kapiteln vorstellt, war auch für Frankreichs Staatseisenbahn SNCF eine Phase großer Umbrüche. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung sowie dem gleichzeitigen Vormarsch der Diesellokomotiven und -triebwagen rückte das Ende der Dampftraktion unaufhaltsam näher. In der Region Nord als letzter der damals noch sechs SNCF-Regionen war dies anno 1971 der Fall. TEE und die ersten Hochgeschwindigkeitszüge (TGS) dieser Epoche finden angemessene Berücksichtigung. *hc*

● ***Fazit: Nicht nur für Sprachkundige be(tr)achtenswert***

Mit Pinsel und Zeichenstift

Peter König: Eisenbahn-Bilder, Band 2. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2011. ISBN 978-3-86777-221-1, 98 Seiten, 10 Sw-, 83 Farbabb.; Preis: 24.95 Euro.



■ Ein bisschen Lokalpatriotismus sei ihm gegönnt, dem Lokführer mit der künstlerischen Begabung: Thüringen auch zum Schwerpunktthema dieses zweiten Bändchens gemalter und gezeichneter Eisenbahn-Impressionen zu machen, schadet nicht, betont eher die fürs Ergebnis nicht zu unterschätzende emotionale Verbundenheit Peter Königs mit seinem Sujet. Der auch als Buchillustrator gefragte Eisenbahner brilliert mit feinstem Strich und, zumeist jedenfalls, mit sicherem Gespür für die Farbenwahl. Wobei den Rezensenten aber vor allem die Schwarzweiß- und Sepia-Zeichnungen, insbesondere mit Epoche-I-Motiven, begeisterten. *hc*

● ***Fazit: Besser als jedes Foto-Dokument***

Ende der Ausbaustrecke: Mit mehreren Jahren Verspätung konnte der Streckenausbau zwischen Augsburg und München abgeschlossen werden.

SPARZWANG



Karte: Verlag Schweers + Wall

Zwischen Olching und Augsburg ist die Hauptstrecke nun viergleisig ausgebaut. In Olching zweigt die Güterzugumgehung nach München-Nord ab. Während der Streckensperrung wurden die Züge über Geltendorf umgeleitet.

Foto: Stefan Alkofer

Vom 2. bis zum 5. Juni 2011 war es soweit: Das dritte und vierte Gleis der Ausbaustrecke zwischen Mering und München wurde in Betrieb genommen. Damit ist der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke Augsburg – München nach über 13 Jahren Bauzeit erfolgreich abgeschlossen. Zum Finale der Bauarbeiten musste die gesamte vielbefahrene Strecke zwischen München-Pasing und Mering drei Tage lang komplett gesperrt werden. Die Regional- und ein Teil der Fernverkehrszüge wurden ab dem Bahnhof Mering über Geltendorf nach München-Pasing umgeleitet. Der Güterverkehr und einzelne Fernverkehrszüge wurden über Ingolstadt geführt oder endeten bereits in Augsburg. Auf der direkten Strecke zwischen Mering und dem Endpunkt der S-Bahn München in Mammendorf wurden die Reisenden im Schienenersatzverkehr befördert. Während die Umleitungen und der Busverkehr zur Freude der Fahrgäste größtenteils zuverlässig funktionierte, trieben die vorangegangenen Bauarbeiten mit ihren Folgen wie Signalstörungen und kurzfristigen Streckenunterbrechungen in den Monaten vor der Fertigstellung so manchen Fahrgast an den Rand des Wahnsinns.

Eröffnet wurde die Bahnstrecke zwischen Augsburg und München bereits im Jahr 1840 von der damaligen privaten München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft, die aber wenige Jahre später verstaatlicht wurde. Überregional bekannt wurde die Strecke im Zuge der Internationalen Verkehrsausstellung in München im Jahr 1965, als erstmals in Deutschland reguläre Reisezüge mit 200 km/h verkehrten. Erst mehr als zehn Jahre später wurde 1977 zwischen Lochhausen und Augsburg-Hochzoll der planmäßige Schnellverkehr



Umweltfreundliche E-Mobilität? Nein, für den Oberleitungsbau kam dieses interessante Zwei-Wege-Fahrzeug zum Einsatz.

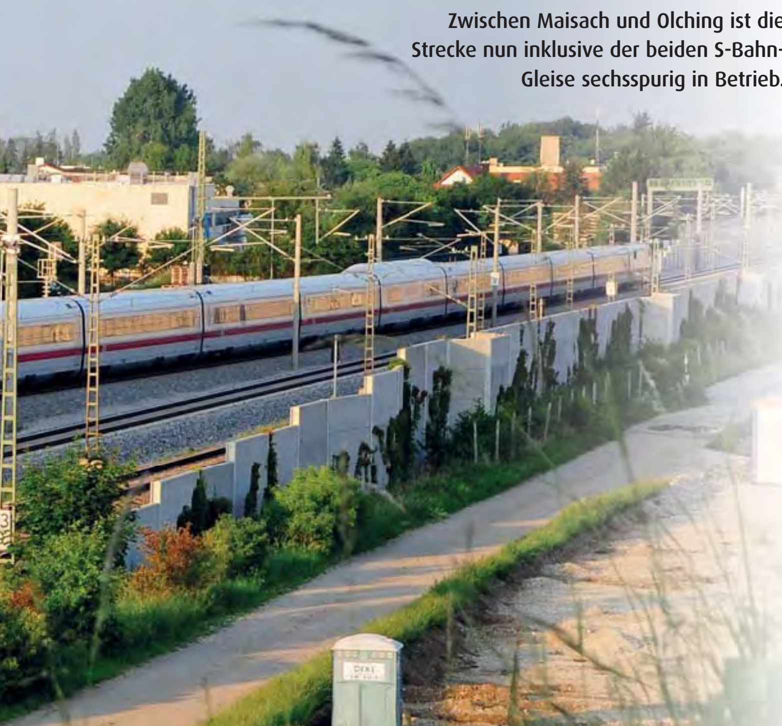
mit 200 km/h aufgenommen. Damals war sogar noch eine Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers Kurt Gscheidle für diese Hochgeschwindigkeitsfahrten erforderlich.

Ursprünglich wollte man die bestehende Bahnstrecke jedoch durch eine 220 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Stuttgart und München ersetzen. Diese Planungen wurden jedoch später verworfen und dafür der viergleisige Ausbau zwischen Augsburg und München vorangetrieben. Dafür mussten rund 1,2 Millionen Kubikmeter Bodenmaterial bewegt und 116 Kilometer Gleise neu verlegt werden. Damit der Zugverkehr durch die Bauarbeiten möglichst wenig beeinträchtigt wurde, entstanden die neuen Gleisanlagen zunächst parallel zur bestehenden Strecke. Zwischen Olching und Mering wurden die beiden zusätzlichen Gleise nördlich der bestehenden Trasse verlegt; im Abschnitt Mering – Augsburg verlaufen sie auf der südlichen beziehungsweise westlichen Seite der Bestandstrasse. Rund zwei Monate vor der Inbetriebnahme der beiden neuen Gleise wurde bekannt, dass nach Fertigstellung der beiden neuen Streckengleise die Weichenverbindungen der alten und neuen Strecke in Mering künftig entfallen. Diese waren bislang notwendig, weil der Abschnitt zwischen Augsburg Hbf und Mering bereits seit 2008 viergleisig betrieben wird. Aber die Intervention von Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil sowie der Protest zahlreicher Regionalpolitiker kam Monate wenn nicht gar Jahre zu spät. Das genehmigte Planfeststellungsverfahren (die Baugenehmigung für die Strecke) war zu

Politiker haben jahrelang geschlafen

diesem Zeitpunkt schon seit Jahren abgeschlossen, ebenso die EStW-Technik zur Steuerung und Überwachung der Strecke. So gibt es auf dem rund 50 Kilometer langen Abschnitt zwischen Augsburg und Olching nun keine Möglichkeit, das Streckengleis im Falle von betrieblichen Problemen zu wechseln. Besonders kritisch ist dabei der Abschnitt zwischen Mering und Mammendorf. Denn es gibt zwischen den Bahnhöfen auf rund 15 Kilometern keine Überleitstelle. Überholmöglichkeiten für Güterzüge gibt es dafür in Kissing, Mammendorf und Olching. In Mammendorf und Maisach kann zudem auf die S-Bahn-Gleise umgeleitet werden. Diese Maßnahme würde aber das schon sehr instabile S-Bahn-Gefüge in München noch zusätzlich negativ beeinflussen.

Zahlreiche Pannen und Probleme begleiteten und verzögerten die Fertigstellung der Strecke, die nach den ursprünglichen Planungen bereits 2003 fertig werden sollte. Sogar der Abbruch der Bauarbeiten stand infolge gekürzter Bundesmittel zeitweise im Raum. Zu weiteren Verzögerungen führten Probleme mit dem Untergrund bei Haspelmoor. Wie schon der Name sagt, läuft die Verkehrsachse dort durch ein mooriges Terrain. Der Boden gab unter der Belastung der beiden neuen Gleise nach, so dass dort insgesamt 70000 Kubikmeter Sand und Kies aufgeschüttet werden mussten, um ein stabiles Fundament für den Bahndamm zu schaffen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember soll die Ausbaustrecke nach Inbetriebnahme des EStW in München-Pasing schließlich vollständig in Betrieb gehen. Dann fahren die Züge auf den neuen Gleisen bis zu 230 km/h schnell. *kf*



Zwischen Maisach und Olching ist die Strecke nun inklusive der beiden S-Bahn-Gleise sechsspurig in Betrieb.



Kurz hinter Mering in Richtung München wurden am ersten Juniwochenende die beiden neuen Streckengleise mit der alten Strecke verbunden.



Vor dem charakteristischen Baywa-Lagerhaus in Egling rauscht am 4.Juni 2011 ein über Geltendorf umgeleiteter ICE 3 in Richtung München.

Fotos (3): Fleischer

Das Bayerische Eisenbahn-Museum in Nördlingen hat in der Schweiz einen dicken Fisch geangelt.



30. April 1975: Durch Ferdinand Steck vor dem Schneidbrenner gerettet, trifft die 01 180 in Bowil ein, wird beliebtes Monument und bleibt 36 Jahre lang Blickfang vor seiner Maschinenfabrik.

01 180 kehrt heim



16. Juni 2011: Vom Denkmalsockel mit Kränen auf den Tieflader gehievt...



... wird die Lok für den kurzen Transport fachmännisch gesichert ...



... und kurzum am Bahnhof Bowil aufs fahrdrahtlose Gleis gesetzt.

Nun ist sie weg aus Bowil im Emmental, die Lok mit der Fabriknummer 22923 von Henschel & Sohn aus Kassel. Ganz zum Bedauern vieler Fans, die hier en passant immer wieder stoppten, um der seit 36 Jahren vor sich hin schweigenden 01 die Ehre zu erweisen. 1975 durch Ferdinand Steck vor dem Schneidbrenner gerettet, war die Dampflok seither Blickfang vor seiner Maschinenfabrik. Zwar hatte sie Patina angesetzt im Laufe der Zeit – aber Rost? Vordergründig nicht viel zu sehen.

Nach längeren Vorbereitungen wurde ein Handel mit dem Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen abgeschlossen, um die Lok zu repatriieren. Das ist gut so. Denn sie soll dort wieder eine dampfende Zukunft haben. Etwas, das ihr in der Schweiz wohl verwehrt geblieben wäre.

Am 16. Juni morgens stand das Set: Über ein Hilfsgleis wurde die Lok ins Freie gezogen. Auf engstem Raum platziert, hoben zwei Kräne die 01 auf einen Tieflader für den Kurztransport über die Hauptstraße zum Bahnhof. Eindrücklich die Arbeit der Verladeprofis: Kein lautes Wort, keine unnütze Handlung, keine Hast. Alles ging überraschend schnell. Anderntags wurde die Dampflok lauffähig hergerichtet. Manch ein Beobachter runzelte die Stirn: Ob das nach der langen Stillstandzeit gut gehen würde? 18. Juni 2011, 7 Uhr: Das Signal in Bowil wechselt auf Grün. Der Sondergüterzug mit der Re 4/4 II 11317, der 01 180 und fünf Bremswagen begibt sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf die Reise nach Bayern. Keine Spur von heißlaufenden Lagern. Ab Singen übernahm die „BayernBahn“ mit der Diesellok V 100 1365 den Weitertransport.

Armin Schmutz



Fotos: Armin Schmutz

Polizeilich gesichert führt die kurze Fahrt rund um das Fabrikareal zum Bahnhof.

18. Juni 2011: 01 180 ist unterwegs bei Riedtwil, angeführt von der Re 4/4 II 11317.



www.modellgruppe-suedwest.de

Modellstraßenbahn

Der moderne Stadtverkehr in Freiburg und Karlsruhe wird im Maßstab 1:87 nachgebaut.

Die Modellgruppe Südwest erstellt gerade eine Modulanlage, die verschiedene Betriebssituationen im Maßstab 1:87 auf Normal- und Meterspurgleisen nachbildet. Neben der allgemeinen Straßenbahn sind auch spezielle Szenen wie das Karlsruher Modell oder fahrfähige O-Busse zu finden. Unter der Rubrik Module findet der Besucher der Homepage die Normen für die Modulanlage. Später sollen hier auch die Module der einzelnen Erbauer vorgestellt werden. Die Fahrzeuge werden ebenfalls in einer eigenen Rubrik vorgestellt. Im Bilderalbum findet man Aufnahmen vergangener Veranstaltungen. Auch ein Kontaktformular fehlt auf der noch ausbaufähigen Webseite nicht. Ergänzend werden Termine angekündigt, wie das Treffen unter dem Motto: Kleine Bahn – ganz groß, über das wir in Modellbahn aktuell in diesem Heft berichten.

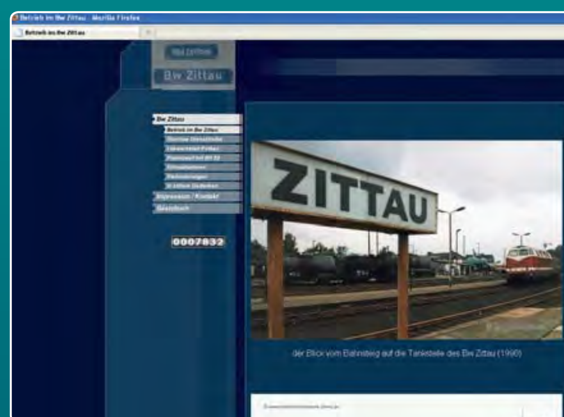
www.etzwilen-singen.ch

Grenzüberschreitend

Es gibt nicht viele Museumsbahnen, die einen Betrieb über eine EU-Außengrenze anbieten.

Seit Mai 2011 finden auf der Bahnstrecke Singen - Etzwilen wieder grenzüberschreitende Dampfzugfahrten statt. In den Jahren zuvor wurde nur bis zum letzten Bahnhof auf der Schweizer Seite gefahren. Ziel der Eisenbahnfreunde ist die Wiederinbetriebnahme der kompletten Strecke bis nach Singen. Dazu werden bereits Verhandlungen geführt, weil auf deutscher Seite in Singen ein Straßenkreisverkehr die freie Durchfahrt behindert. Der nächste Fahrtag auf der Strecke findet am 11. September 2011 statt. Bekannt wurde die Bahn in den 80er-Jahren mit den Huckepacktransporten. Ernsthaft wurde damals sogar über den Neubau der Rheinbrücke bei Hemishofen diskutiert. Mit dem Entscheid, das Lastwagenterminal von Rielasingen nach Singen zu verlegen und damit die Transporte direkt nach Schaffhausen zu leiten, verschwanden diese Pläne wieder. Lange stand es deshalb um die Zukunft der Strecke gar nicht gut. Alle Informationen dazu finden sich auf der Homepage.

www.bahnbetriebswerk-zittau.de



Im Dreiländereck

Hier findet man Informationen rund um das ehemalige Bw Zittau.

Zittau, die Stadt schlechthin im Dreiländereck Deutschland-Polen-Tschechien. Neben den geographischen Besonderheiten liegt die Stadt inmitten einer reizvollen Landschaft, die von der Eisenbahn erschlossen wird. Das kleine, aber feine Bahnbetriebswerk, angeordnet auf engstem Raum, hielt über Jahrzehnte einen abwechslungsreichen Fahrzeugpark vor und das sogar auf zwei verschiedenen Spurweiten. Die private Internetseite von Roger Peter zeigt als Besonderheit den Bau der neuen Drehscheibe im Bahnbetriebswerk Zittau in einer Diaschau mit 16 Bildern. Der Autor war Schlosser-Lehrling im damaligen Bw und hielt mit der Kamera längst vergangene Szenen fest, die er den Besuchern seiner schön strukturierten Homepage heute zugänglich macht. Die meisten Aufnahmen entstanden in der Zeit um die deutsche Wiedervereinigung, als speziell bei der Deutschen Reichsbahn große Veränderungen mit dem Wegfall von Güter- und Personenverkehr anstanden. Aktuelle Aufnahmen von den größtenteils verlassenen Anlagen runden den guten Gesamteindruck der Seite ab.

www.kyffhäuser-kleinbahn.de

Virtuelle Zeitreise

Die Homepage zeigt die Geschichte einer längst vergessenen Erschließungsstrecke.

Zahlreiche Fotos, abgebildete Fahrkarten und betriebliche Unterlagen zur Kyffhäuser Kleinbahn hat der Autor der Homepage, Tommy Pfennig, zusammengetragen. Wie schon die URL verrät, geht es schwerpunktmäßig um die 1966 eingestellte Kyffhäuser Kleinbahn, die nur 50 Jahre alt wurde. Neben einer schönen und übersichtlichen Darstellung der Kleinbahn mit den Rubriken Betriebsleitung, Fahrzeuge, Strecke, Aktien, Stilllegung, die Strecke heute und Provinzialverbund entsteht auf der Webseite eine Dokumentation rund um den Wagen der Bauart BCPwPost4i, der mit 2. und 3. Klasse sowie Gepäck- und Postabteil ausgestattet war. Er wurde von der Firma Gottfried Lindner AG in Ammendorf gebaut und war natürlich auch auf der Kyffhäuser Kleinbahn im Einsatz. Das interessante Fahrzeug wurde auch auf weiteren Kleinbahnen eingesetzt. Unter der Rubrik Archiv findet der Besucher eine umfangreiche Sammlung mit Gleisplänen, Bauplänen, Lageplänen sowie weiteren historischen Dokumenten zur Verkehrsgeschichte aus Thüringen und Sachsen-Anhalt, die dem Autor im Original vorliegen und auf Anfrage als Repro erworben werden können. Neben einer interessanten Linksammlung wurde dem Geschichtsverein Goldene Aue ein extra Kapitel gewidmet. Der Autor freut sich immer über Hinweise, Anregungen oder ergänzende Informationen sowie über Bilder zum Thema, die er für die Zukunft erhalten und sichern möchte.



E 10 001 passiert im Juli 1953, ein gutes halbes Jahr nachdem sie an die Bundesbahn übergeben wurde, auf dem Weg in Richtung Salzburg einen Bahnübergang bei Bernau.

Foto: Slg Asmus

E 10 001 mit Alsthom-Antrieb war eine von fünf Prototyp-Lokomotiven, die Anfang der 1950er-Jahre die Beschaffung der E 10/E 40 bei der DB einläuteten.

Die verhinderte Siegerin

Mitte der 1950er-Jahre begann die Beschaffung der Einheitslokomotiven bei der noch jungen Bundesbahn. Fünf Vorserienmaschinen, darunter E 10 001 legten dafür den Grundstein.

Die eben erst aus der Taufe gehobene DB musste schnell feststellen, dass der elektrische Betrieb mit den nach dem Krieg übrig gebliebenen E-Loks nicht wirtschaftlich zu bewältigen war. Zum einen stammten etliche Typen noch aus der ersten E-Lok-Generation mit großen Wechselstrommotoren und Stangenantrieb und auch die jüngeren

Neue Antriebsformen entstehen in der Schweiz

Entwürfe mit Einzelachsantrieb wie etwa die E 18 waren Anfang der 1950er-Jahre technologisch bereits überholt. Vor allem in der Schweiz tauchten mit den Ae 4/4 der BLS und der Re 4/4^{I} der SBB Lokomotiven auf, die zeigten, wo die künftige Entwicklung im E-Lokbau hingehen würde: Laufachslose Drehgestelllokomotiven mit gefedertem Einzelachsantrieb. Zwar waren mit den E 44 und E 94 bereits Loks dieser Bauart seit Jahren auf deutschen Gleisen beheimatet, aber sie nutzten den so genannten Tatzlagerantrieb. Bei diesem ist das Gewicht des Fahrmotors nur zur Hälfte im Drehgestell gefedert aufgehängt, während die andere Hälfte

ungefedert auf der Achse aufliegt. Dadurch ist die ungefederte Masse einer Lok erheblich erhöht. Bei den damaligen Motorgewichten machte das Geschwindigkeiten über der 100 km/h-Marke fast unmöglich.

Ein Projekt für eine schnellzugtaugliche Lok mit Einzelachsantrieb in Drehgestellen gab es bereits in den frühen 1940er-Jahren. Das Projekt E 46 wurde jedoch wegen des Zweiten Weltkriegs auf Eis gelegt. Die Bundesbahn wollte nun für ihr künftiges Rückgrat im elektrischen Schnellzugverkehr den großen Wurf landen und beauftragte die



Foto: Krauss-Maffei

Ein Radsatz mit Alsthom-Antrieb: Deutlich zu erkennen ist der so genannte Tanzende Ring.

deutsche Lokomotivindustrie, vier verschiedene Prototypen zu bauen, die jeweils unterschiedliche Antriebs- und Ausstattungskonzepte darstellten: Krauss-Maffei baute gemeinsam mit der AEG die E 10 001. Sie besaß eine Niederspannungssteuerung und den Alsthom-Antrieb. Bei diesem kardanischen Hohlwellenantrieb sind die Fahrmotoren fest im Drehgestell eingebaut und vollständig abgefedert, was das Erreichen höherer Geschwindigkeiten ermöglicht.

Wettbewerb der Ideen: Fünf Loks, vier Konzepte

Krupp und BBC waren für E 10 002 mit Hochspannungssteuerung und dem so genannten BBC-Scheibenantrieb verantwortlich. Für den elektrischen Teil der E 10 003 war Siemens verantwortlich, ebenso für den so genannten Gummiringfederantrieb, der mechanische Teil kam von Henschel aus Kassel. An den baugleichen E 10 004 und 005 war ebenfalls Henschel beteiligt. Elektrisch war AEG verantwortlich, die Hochspannungssteuerung stammte von BBC und der Lamellenantrieb vom Schweizer Hersteller Sécheron. Da man diesem Entwurf anfangs die größten Siegchancen im Wettbewerb der vier Ideen einräumte, gab man zwei Exemplare in Auftrag.



Foto: Schiffer/Sammlung Eisenbahnstiftung

110 005 überquert am 15. Februar 1973 die noch eingleisige Mainbrücke bei Hochstadt-Marktzeuln. Diese Lok hielt sich am längsten von allen Protoypen und war bis 1978 im Plandienst. Ebenfalls erzielte sie die höchste Laufleistung mit über 4,3 Millionen Kilometern. Sie ist erhalten geblieben und gehört zum Bestand des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) in Nördlingen.



110 002 wurde im Herbst 1977 ausgemustert. Auch sie blieb erhalten, gehört dem DB-Museum und ist in Lichtenfels abgestellt. Auf dem Bild, das am 23. April 1962 entstand, ist sie gerade in Laufach mit einem Eilzug auf dem Weg nach Würzburg.

Foto: Dr. Rolf Brüning



Foto: Slg. Asmus

110 003 war die Siemens-Lok, so war es naheliegend, dass sie nach ihrer Ablieferung auch in Nürnberg beheimatet wurde. Siemens entwickelte nicht nur die elektrische Ausrüstung, sondern auch den Gummiringfeder-Antrieb, der sich am Ende durchsetzte und auch in den Einheitsloks überwiegend zum Einbau kam.



Foto: Kurt Eckert

Die E 10 001 trifft mit dem D 257 am Tag der Arbeit des Jahres 1957 in Würzburg ein.

Nicht nur in ihren inneren Werten unterschieden sich die Loks, auch äußerlich waren sie trotz ihrer einheitlichen stahlblauen Lackierung einfach zu unterscheiden.

Werner Streil, der alle Vorserienmaschinen kennt und an den Probezerlegungen der E 10 001 und 003 beteiligt war, erinnert sich: „Die E 10 wurden damals sehr bewundert. Wir waren begeistert von den neuen Loks“, die den Beginn einer neuen Zeit andeuteten, und er erinnert sich an eine amüsante Anekdote: „Der Grafinger Fahrdienstleiter hat damals auch sehr gestaunt. Wir waren mit der E 10 001 unterwegs und haben die Brückentragfedern eingestellt, um die Gewichte anders zu verteilen. Mit dabei waren der Diplomingenieur Riegel, der

Die einzige DB-Lok mit Raketenantrieb

auch einmal fahren durfte, und der Abnahmelokführer Dirscherl. Und als wir die Federn in Grafing nochmals verstellt haben, kam dieser Fahrdienstleiter zum Dirscherl und meint: ‚Schöne Lok. Und was hat die denn alles so?‘ Da meint der Dirscherl zum FdL trocken: ‚Einen Raketenantrieb!‘ Dem Fdl hat man angesehen, dass er das nicht wirklich glaubte. Und als wir Grafing wieder verließen, machte der Riegel das, was man nicht tun sollte: Er hat einfach das Schaltwerk durchlaufen lassen. Auf einmal machte es Bumm und genau da, wo man vom Bahnhof aus die Lok gerade noch sehen konnte, fand der Überschlag statt und wir zogen eine Rauchwolke hinter uns her. Am nächsten Tag fuhren wir nochmals nach Grafing und prüften die Fahreigenschaften nach unseren Veränderungen. Der Fahrdienstleiter kam umgehend wieder zu uns, wandte sich an den Dirscherl und meinte nur: ‚Gestern hab ich's dir nicht geglaubt, aber dann hab ich's selber gesehen.‘

In Streils Augen wäre E 10 001 technisch die Schnellzuglokomotive schlechthin gewesen. „Man hätte damals eine Schnellzug- und eine Güterzuglok bauen sollen.“ E 10 001 wäre der geeignete Entwurf für die Schnellzugvariante gewesen und dazu hätte man noch eine Güterzuglok „so primitiv wie möglich“ entwickeln sollen. „Aber man wollte patentrechtliche Probleme mit dem französischen Alsthom-Antrieb vermeiden“, so Streil, und hinzu kam erfolgreiche Lobbyarbeit seitens Siemens, so dass sich der Gummiringfederantrieb durchsetzte.

E 10 001 wurde 1975 als erste der Prototyp-Maschinen ausgemustert und leider auch verschrottet, „weil es keine 1350-mm-Radreifen mehr gab“, so Werner Streil, jedoch keinesfalls weil sie die Schlechteste gewesen sei. Auch der vermeintliche Favorit, das Modell aus dem Hause Henschel, von dem gar zwei Modelle gebaut wurden, konnte sich nicht durchsetzen. Aber „selbst die miserabelste Vorserien-Maschine war noch besser als die Serienausührung“, erinnert sich die Münchner E-Lok-Koryphäe Werner Streil an die spätere Einführung der Baureihe E 10, die er Mitte der 1950er-Jahre in Heidelberg hautnah und in verantwortlicher Position erlebte (siehe MEB 3/2005).

Stefan Alkofer

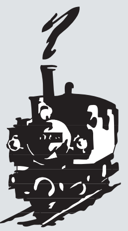


Foto: Heinz Sickert

Inzwischen mit drittem Spitzenlicht versehen und seitlichem DB-Keks steht E 10 001 am 22. Oktober 1967 im Nürnberger Hbf, den sie gemeinsam mit 18 323 und einem Sonderzug der DGEG erreichte.







Eisenbahn Romantik

Die große Eisenbahn-Romantik Jubiläums-Rundfahrt

19. bis 24. September 2011

Eisenbahn-Romantik feiert Geburtstag mit einer Sonderzugreise mit vsl. 16 Dampfloks.

Unser Leistungspaket

- Fahrt auf reservierten Sitzplätzen in der gebuchten Wagenklasse im IGE-Eisenbahn-Romantik-Jubiläums-Dampfsonderzug über die im Programm beschriebene Route
- 5x Übernachtung mit Frühstück in 3- oder 4-Sterne-Hotels
- Sonderzüge auf folgenden Museumsbahnen (Einheitsklasse ohne Einzelplatzreservierung):
  - Brohltalbahn
  - Merzig-Dellborner Mühle
  - Kuckucksbähnel
  - Sauschwänzlebahn
  - Öchsle
  - Schwäbische Waldbahn
- Sämtliche erforderlichen Transfers zwischen Bahnhof und Hotel bzw. umgekehrt, sofern notwendig
- Direkter Gepäcktransfer von Hotel zu Hotel (ab Brohl/bis Karlsruhe)
- Fotohalte und Scheinanfahrten soweit betrieblich möglich
- IGE-Reiseleitung
- Reisepreissicherungsschein

Reisepreis 2. Klasse ab/bis Karlsruhe pro Person im Doppelzimmer: € 1290,-
Zuschlag für Fahrt im Sonderzug 1. Klasse: € 200,-
Einzelzimmerzuschlag: € 240,-

Alternativ Buchung eines halben Doppelzimmers möglich, welches mit einem anderen Eisenbahnfreund geteilt wird. Es entfällt dann der Einzelzimmerzuschlag.
Nicht im Reisepreis eingeschlossen sind alle nicht erwähnten Mahlzeiten, die Getränke und persönlichen Ausgaben sowie Reiseversicherungen.

Vorläufiger Anmeldeschluss: 31. Juli 2011
Mindestteilnehmerzahl für die Gesamtreise: 200 Personen

MEB-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder erhalten 10 % Rabatt auf Reisegrundpreis. Bitte geben Sie bei der Buchung Ihre Abo- bzw. Mitgliedsnummer an!

Zusatzbuchungen:
Hotelübernachtung in Karlsruhe pro Nacht und pro Person im Doppelzimmer (Best Western Queens-Hotel oder Hotel Residenz – je nach Verfügbarkeit): € 50,-
Einzelzimmerzuschlag p.Nacht:€ 30,-
Jubiläums-Party am 24.9.2011 in Ettlingen: € 35,-

IGE und MODELLEISENBAHNER





verlosen 2 Freikarten* für diese einmalige Sonderzugreise. Wir fragen Sie: welchen runden Geburtstag feiert die SWR-Sendung Eisenbahn-Romantik? Bitte teilen Sie uns die Lösung per E-Mail an info@modelleisenbahner.de oder per Postkarte an VGBahn, Redaktion MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck mit. Einsendeschluss ist der 31.7.2011.

* Beide Karten gehen an den Gewinner dieses Gewinnspiels. Basis: Grundprogramm 2. Klasse, Übernachtung im DZ.

Buchungsinformationen: Diese Reise wird von der IGE-Bahntouristik Hersbruck organisiert und durchgeführt. Bitte buchen Sie ausschließlich bei:
IGE Bahntouristik GmbH & Co. KG • Am Bahngelände 2
91217 Hersbruck • Tel. 09151 - 90 55 0 • Fax 09151 - 90 55 90
www.bahntouristik.de



Das Reiseprogramm

Montag, 19. September 2011
Der IGE-Eisenbahn-Romantik-Jubiläums-Sonderzug startet am Morgen gegen 8.00 Uhr in Karlsruhe Hbf zur großen Rundfahrt durchs Sendegebiet. Die weitere Fahrtroute an diesem Tag: Darmstadt – Mainz – Koblenz – Brohl (Brohltalbahn nach Engeln und zurück) – Koblenz – Lahntal – Limburg. Zugloks: 01 1066 und 23 042.

Dienstag, 20. September 2011
Limburg – Westerburg – Altenkirchen – Au (Sieg) – Köln – Eifelbahn – Trier. Zugloks: 52 4867 und 52 8134 sowie 01 509 und 01 1066.

Mittwoch, 21. September 2011
Trier – Merzig (Museumsbahn nach Losheim und zurück) – Saarbrücken – Pirmasens Nord – Landau – Neustadt (Kuckucksbähnel nach Elmstein und zurück) – Mannheim – Karlsruhe – Weil am Rhein. Zugloks: 01 509 und 01 1066 bzw. 01 1066 und 01 533

Donnerstag, 22. September 2011
Weil am Rhein – Waldshut – Lauchringen – Sauschwänzlebahn – Immendingen – Radolfzell – Friedrichshafen – Ravensburg – Warthausen (Öchsle nach Ochsenhausen und zurück) – Ulm. Zugloks: 01 1066 und 01 533 bzw. 50 2988 und 86 333.

Freitag, 23. September 2011
Ulm – Geislinger Steige – Plochingen – Schorndorf (Schwäbische Waldbahn nach Welzheim und zurück) – Crailsheim – Lauda – Wertheim – Osterburken – Stuttgart. Zugloks: 01 1066, 41 018, 01 066, 18 478.

Samstag, 24. September 2011
Stuttgart – Tübingen – Sigmaringen – Tuttlingen – Rottweil – Freudenstadt – Hausach – Karlsruhe. Zugloks: 41 018, 52 7596, 01 533. Sofern Sie noch nicht nach Hause reisen, können Sie am Abend noch an der Eisenbahn-Romantik-Jubiläumsveranstaltung in der Fahrzeughalle zu Ettlingen teilnehmen. Bitte die Abendveranstaltung gleich mit buchen. Auf Wunsch können Sie auch noch eine Zusatzübernachtung in Karlsruhe buchen.

Der Sonderzug besteht aus historischen Schnellzugwagen 1. und 2. Klasse der 60er-Jahre; er ist bewirtschaftet. Die Tagesetappen sind so geplant, dass die Abfahrt um ca. 8.00 Uhr morgens erfolgt und die Ankunft am jeweiligen Tagesziel bei ca. 20.00 Uhr liegt. **Für den Einsatz einer angekündigten Dampflok-Baureihe können wir keine Gewähr übernehmen. Bei Brandschutzstufe 4 oder 5 ist der Einsatz von kohlegefeuerten Dampflokomotiven untersagt. Wir bemühen uns jeweils um einen adäquaten Ersatz. Im Übrigen gelten unsere Reisebedingungen.**

www.bahntouristik.de

Zweite Wahl

Im Juli 2011 wird die Kursbuchstrecke 786 zwischen Stuttgart und Aalen 150 Jahre alt. Weil die Bahnlinie ab Waiblingen bis kurz vor Aalen im Remstal verläuft, lautet ihre offizielle Bezeichnung Remsbahn.



Foto: Wollny

Im kleinen Bahnbetriebswerk am Bahnhof Schorndorf standen am kalten 1. Februar 1969 gleich zwei Dampfloks der Baureihe 78 unter Dampf.

Immer, wenn Reisende in Fernverkehrszügen vor Stuttgart die Ansage zu hören bekommen, dass ihr Zug heute über Aalen und Donauwörth umgeleitet wird, führt ihre Reise unfreiwillig durchs Remstal. Falls betriebliche Störungen zwischen Stuttgart und Augsburg auftreten, müssen die Züge in Richtung München umgeleitet werden. Dann fährt auch der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV wie auch sein deutsches Pendant, der ICE, durchs Remstal. Mit rund 90 Minuten Verspätung erreichen die weiter über Nördlingen und Donauwörth umgeleiteten Züge dann München.

Genau um den Punkt, wie die württembergische Hauptbahn von Stuttgart nach Ulm (und weiter Richtung München) verlaufen sollte, wurde vor 160 Jahren heftig gestritten. Das Remstal bot sich dazu an, genau wie das Filstal, das letztlich das Rennen um die bedeutende Ost-West-Verbindung machte. Während die Strecke entlang der Rems weit weniger Steigungen aufweist, ist die Wegstrecke wesentlich länger als auf dem direkten Weg über Geislingen. Problematisch an der Filstalstrecke war freilich die Steigung des Albaufstiegs, der aber mit der Geislinger Steige ab 1850, wenn auch nur mit Schubloks, passierbar war.

So war die Remsbahn seit ihrer Eröffnung 1861 schon immer unbedeutender als die direkte Strecke. Diese wird heute zur Magistrale Paris – Budapest/Bratislava gezählt, die es eigentlich gar nicht gibt, weil es nicht einmal durchfahrende Züge, geschweige denn ein Reisendenaufkommen auf dieser Verbindung gibt. Solche Diskussionen gibt es bei der Remsbahn nicht. Sie dient heute dem Regionalverkehr bis Aalen und dem dichten S-Bahn-Angebot von Stuttgart bis nach Schorndorf. Auch etwas Fernverkehr kann die Strecke bieten: Seit der Abschaffung der beliebten Zuggattung Interregio der Deutschen Bahn AG verkehren die Züge



Foto: Wollny

Viele Ausflügler steigen am Maifeiertag 1969 in Aalen aus dem Zug mit 078 453-8 aus, der gerade aus Richtung Stuttgart angekommen ist.



Foto: Archiv Knut Fleischer

In den Orten entlang der Remsbahn war man stolz auf die neue Eisenbahn, so dass diese auch auf Ansichtskarten gezeigt wurde, wie bei dieser Karte von 1898 aus Gmünd.

als Intercity, sind aber keinen Deut schneller und verfügen über kein Bordrestaurant, wie es sich eigentlich für hochwertige Schnellzüge gehört. Während die Remsbahn den Fernverkehr auf der Verbindung Stuttgart – Nürnberg übernommen hat, verkehren die meisten Güterzüge über die in Waiblingen abzweigende Murrbahn und die Stadt Backnang. In Crailsheim treffen die beiden Strecken dann wieder aufeinander und führen gemeinsam nach Nürnberg.

Kleine Geschichte

Der Wirtschaftsaufschwung in Württemberg war insbesondere der Erschließung durch die Eisenbahn zu verdanken. Allerdings beschränkte sich diese positive Entwicklung weitgehend auf einen schmalen Streifen entlang der neuen Verkehrsachsen. Die weiter von den Bahnstrecken entfernten Gebiete mit einer gut entwickelten gewerblichen Struktur, also hauptsächlich die Gebiete um Reutlingen und Aalen, bekamen seit Eröffnung der vier Stammlinien Cannstatt – Ulm (Ostbahn), Cannstatt – Heilbronn (Nordbahn), Ulm – Friedrichshafen (Südbahn) und der Westbahn, die von der Nordbahn in Eglosheim in Richtung auf die badischen Städte Bruchsal und Pforzheim abzweigte, massive Probleme. Seit 1850 war die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm über Geislingen befahrbar. Die Wirtschaft im Neckar- und Filstal blühte auf, während man im Remstal noch immer auf das neue Verkehrsmittel Eisenbahn warten musste.

Zunächst sollten nach Ansicht der Regierung die Gegenden an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, die bereits eine industrielle Entwicklung hinter sich hatten. Der damalige Finanzminister Knapp verwendete die Umschreibung, es handle sich um Gebiete, „welche bei sehr entwickelter industieller Thätigkeit die Vortheile einer Ei-



Karte: Verlag Schweers+Wall

Von Stuttgart über Waiblingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd führt die Remsbahn nach Aalen. Ursprünglicher Endpunkt war einst Wasseralfingen.



Foto: G. Wahl, Sammlung Stadtarchiv Weinstadt

Remsbahn anno 1910: Stolz postieren sich die Mitarbeiter des Bahnhofs Endersbach vor der Kamera des Fotografen.



Im Bahnhof Lorch wartet im Frühjahr 2011 die Frauen-Gymnastik-Gruppe Lorch auf den Zug nach Stuttgart, während der RE nach Aalen einfährt.

senbahn noch entbehren". Diese Aussage muss aber aus den damaligen Zeitumständen heraus verstanden werden: Die Industrialisierung Württembergs und sogar die des gesamten Deutschen Bundes steckte zu dieser Zeit noch in den Anfängen und das südwestdeutsche Königreich gehörte ohnehin zu den unterentwickeltsten Ländern. Im Vergleich zu anderen Räumen Württembergs waren das Kocher- und Brenztal durch die dort ansässigen Eisen- und Papierwerke aber in der Tat höher entwickelt.

Bei den Werken, die in der damaligen Zeit Industrie genannt wurden, handelte es sich aus heutiger Sicht jedoch um handwerklich oder in einer Art Manufaktur organisierte Betriebe. Diese Unternehmen gediehen aber nicht automatisch weiter. Es konnte durchaus auch passieren, dass die Industrialisierung sich an ihnen vorbei entwickelte und sie sogar in ihrer Existenz bedrohte. Ausschlaggebend war einzig und allein die rechtzeitige Erschließung der Region durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel.

Erst acht Jahre nach der Eröffnung der Filsstrecke gab es mit dem Gesetz zum Bau der Remsbahn dann endlich Fortschritte. Die projektierte Streckenführung war im Großen und Ganzen unproblematisch, lediglich zwischen Bad Cannstatt im Neckartal und Waiblingen standen mehrere Varianten zur Diskussion. Drei Jahre nach dem Gesetz zum Bau der Bahnstrecke konnte diese am 18. Juli 1861 feierlich eröffnet werden. Sie führte von Bad Cannstatt über Waiblingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd nach Aalen und von dort bis nach Wasseralfingen, dem vorläufigen Endpunkt der Strecke. Nun, warum nach Wasseralfingen? Ganz einfach: Die dort ansässigen Schwäbischen Hüttenwerke waren ein wirtschaftlich sehr bedeutendes Unternehmen, das aber kaum mit anderen Hüttenwerken konkurrieren konnte, die bereits einen Gleisanschluss hatten. Zwar wurde das Erz im nahen Bergwerk, dem heutigen Besucherbergwerk Tiefer Stollen, abgebaut, aber viele Tonnen Kohle und natürlich die fertigen Erzeugnisse mussten mittels Fuhrwerken auf teils schlechten Straßen an- und abtransportiert werden. Steinkohle für Wasseralfingen wurde gar aus dem nicht württembergischen Ausland bezogen, was ohne Bahnanbindung mit hohen Transportkosten verbunden war. Aber auch Torf und Kalksteine waren mit der Eisenbahn leichter zu transportieren.

Die Schwäbischen Hüttenwerke waren selbstverständlich auch für die Königlich Württembergische Eisenbahngesellschaft tätig, die ihren Lieferanten mit der Strecke an ihr eigenes Eisenbahnnetz anschließen konnte. Bereits 1863 wurde die Strecke auch über Goldshöfe nach Nördlingen ver-

Im Bahnhof Schorndorf gab es am 21. Mai 2011 eine kleine Fahrzeugparade: Links die V 100 der DBK Historische Bahn, mittig die Köf der DB AG.

Fotos (2): Fleischer

längert, wo Anschluss an das bayerische Schienennetz bestand. Nach Crailsheim im Norden konnte ab 1865 gefahren werden.

Die anfangs als eingleisige Strecke errichtete Remsbahn war von Beginn an für den zweigleisigen Ausbau vorgesehen. So wurden die Kunstbauten schon gleich für zwei Gleise ausgelegt, während die Bahndämme und Einschnitte größtenteils nur für ein Streckengleis angelegt wurden. Bereits 1899 konnte der Verkehr zweigleisig bis Schorndorf geführt werden. Bis nach Aalen verzögerte sich der Ausbau der Strecke auch aufgrund des Ersten Weltkrieges bis 1926. Im Zweiten Weltkrieg gab es bis Ende 1944 kaum Zerstörungen an der Remsbahn. Erst 1945 wurden die Remsbahn und der Bahnhof Aalen massiv angegriffen und verwüstet.

Der elektrische Betrieb, der auf der benachbarten Filstalstrecke ab 1933 möglich war, ließ aber noch auf sich warten: Erst 1962 konnte Schorndorf und ab 1971 auch Aalen elektrisch angefahren werden. Ein letzter Höhepunkt der Streckengeschichte waren die Einführung der Regionalschnellbahnen (RSB) sowie die neuen Interregio-Züge Ende der 80er-Jahre.



Foto: Jürgen Schneider

Der ganze Stolz der Bundesbahn war die Baureihe 103, die auch bei der Eröffnung des elektrischen Betriebs am 23.September 1971 als Star das Bahnhofsfest in Aalen bereicherte.









Foto: Haug

Ein Pilotprojekt war die Einführung der Regionalschnellbahn (RSB) auf der Remsbahn, die im Gegensatz zum Eilzug ausschließlich aus modernisiertem Wagenmaterial bestand.

Entlang der Strecke

Die Züge der Remsbahn starten heute im Hauptbahnhof Stuttgart und verkehren im Regelfall nur bis Aalen, denn Wasseralfingen ist im Jahr 2011 kein bedeutender Bahnhof mehr. Nur noch ein selten befahrenes Anschlussgleis der Schwäbischen Hüttenwerke zweigt an diesem Haltepunkt heute ab.

Die Fahrt beginnt in Stuttgart. Der Zug passiert den Rosensteintunnel und überquert kurz vor Bad Cannstatt den Neckar. Viergleisig, führt die Strecke zusammen mit der Murrbahn über Fellbach nach Waiblingen, wo zwei Gleise in Richtung Norden nach Backnang abzweigen. Waiblingen bekam an der Abzweigstelle der Strecke nach Backnang einen neuen Bahnhof, da der alte Bahnhof ungünstig nur an der Remsbahn lag. Das alte Empfangsgebäude ist noch erhalten und befindet sich wenige hundert Meter hinter dem neuen Bahnhof auf der in Fahrtrichtung linken Seite. Über Rommelshausen und Endersbach (mit kleinem Viadukt) erreicht die Strecke nun die typische Landschaft des Remstals, die durch Weinberge geprägt ist. Inzwischen ist die Talsohle bis Schorndorf großflächig mit Industriegebäuden zersiedelt. In Schorndorf endet die S-Bahn-Linie 2 von Filderstadt. Hier zweigt auch die moderne Wieslauftalbahn ab, die bis Oberndorf dem Regionalverkehr dient und an Sonn- und Feiertagen des Sommerhalbjahrs als Touristenbahn mit Diesel- und Dampfzügen bis nach Welzheim befahren wird. Hinter Schorndorf gibt es heute keinen Weinanbau mehr. Teilweise erkennt man aber noch Terrassen der alten Nutzung an den Hängen. Dafür prägen nun mehr oder weniger gut gepflegte Streuobstwiesen das Landschaftsbild. Nach Passieren des Haltepunkts Lorch (Württ.) grüßt vom Marienberg auf der rechten Seite das Kloster Lorch. Über den einstigen Haltepunkt Deinbach läuft die Bahn auf das Weichbild von Schwäbisch Gmünd zu. Weithin sichtbar überragt das Heilig-Kreuz-Münster die Stadt, die bis 1986 auch einen Bahnanschluss ins benachbarte Filstal hatte. Kurzsichtige Kommunalpolitiker und die auf Profit getrimmte Bundesbahn gaben die Strecke, auf der heute ein Radweg verläuft, jedoch auf.

150 Jahre Remsbahn

Am 17. Juli 2011 wird entlang der Remsbahn der runde Geburtstag der Bahnlinie gefeiert. Für Freunde der historischen Eisenbahn pendeln die Ulmer Eisenbahnfreunde mit einem historischen Zug und Dampflok 75 1118 von 1921 zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen. Der auch als Roter Heuler bekannte Elektrotriebzug ET 65 verbindet an diesem Tag Bopfingen und Wasseralfingen mit Aalen und der aus den 1950er-Jahren stammende Schienenbus Ulmer Spatz bringt die Gäste von Heidenheim nach Aalen. Entlang der Strecke gibt es zahlreiche Bahnhofsfeste. In Wasseralfingen hat die Ausstellung „Moderne Zeiten – Wasseralfingen und 150 Jahre Remsbahn" geöffnet, die noch bis zum 16. Oktober 2011 im Bürgerhaus, Stefansplatz 5 zu sehen ist. Geöffnet ist die Ausstellung jeweils an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 13 bis 17 Uhr.

Auch im auf Schwäbisch Gmünd folgenden Ort Böbingen gab es früher eine abzweigende Nebenbahn nach Heubach. Von ihr sind aber fast alle Spuren inzwischen beseitigt. Über Mögglingen und den aufgelassenen Bahnhof Essingen mit dem dominierenden Alteisenhandel erreicht die Bahn nun Aalen. Kurz vor dem Bahnhof wird die Kocher überquert, ehe sich die Remsbahn mit der Brenzbahn von Ulm vereinigt. Bis zum ursprünglichen Endpunkt der Reise sind es nur noch zwei Kilometer, zu denen aber in die Züge aus Richtung Ulm umgestiegen werden muss. Doch die Fahrt nach Wasseralfingen lohnt sich, denn von dort erreicht man zu Fuß über einen ausgeschilderten Weg das sehenswerte Besucherbergwerk Tiefer Stollen mit seiner Grubenbahn.

Züge und mehr

Während der planmäßige Fernverkehr zwischen Stuttgart und Aalen fest in der Hand der Baureihe 101 ist, verkehren vor den Regionalzügen Loks der Baureihen 146, 143 und 111. Unter der Woche sind modernisierte Silberlinge anzutreffen, während am Wochenende seit Fahrplanwechsel im Dezember 2010 auch Doppelstockwagen im Einsatz sind. Im Güterverkehr trifft man auf die Baureihen 152 und 185 sowie im Nahbereich auf Loks der Baureihe 294. Interessanter wird es zwischen Aalen und Wasseralfingen beziehungsweise Essingen, wo von der V 60 des Bahnhofs Aalen Leistungen übernommen werden.

In Schorndorf werden die Wagen für die Firma Bauknecht noch mit einer orientroten Lok der Baureihe 335 zugestellt, die, wenn sie nicht im Einsatz ist, im Bahnhofsvorfeld abgestellt ist.

Die bis Schorndorf verkehrenden Züge der Stuttgarter S-Bahn-Linie S 2 werden bislang ausschließlich mit ET 420 gefahren.

Korbinian Fleischer

Der Bahnhof von Essingen um das Jahr 1910: Die Strecke ist nur im Bahnhof zweigleisig.



Foto: Sammlung Horst Wormser

Foto: Siemens S. C. A./Slg. W.-D. Richter

19. Janaur 1911: Stolz stellen sich die Verantwortlichen vor dem Premierenzug auf, auch Gustav Wittfeld, vierter von rechts in hellem Mantel, ist mit von der Partie. Das Foto wird hier nach Restaurierung durch W.-D. Richter zum ersten Mal wieder veröffentlicht.

Erste Fernbahn unter Wechselstrom



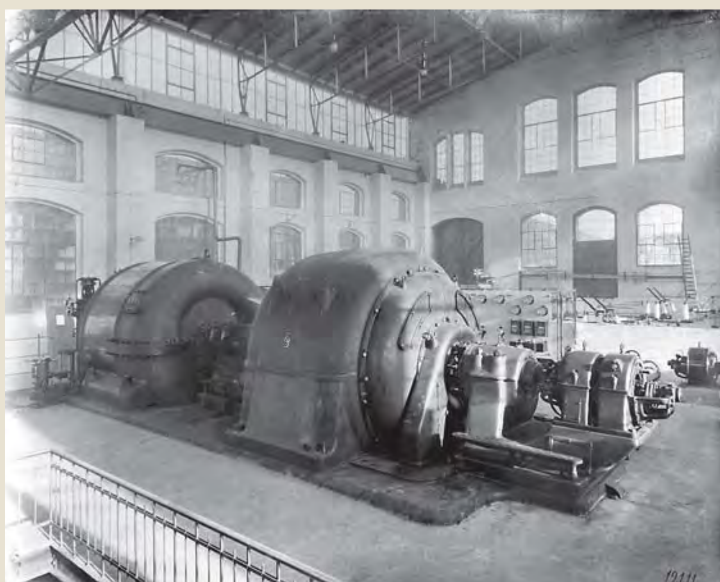
Nördlich von Leipzig, im Herzen Deutschlands, begann hierzulande vor einem Jahrhundert der elektrische Zugbetrieb.

Vor 100 Jahren startete in der Keimzelle des heutigen elektrischen Netzes der DB AG der Betrieb.

Im Windschatten der Aufsehen erregenden 175-Jahr-Feiern der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 2010 ist die Erinnerung an das Jahr 1911, das ebenfalls bedeutsame Bahn-Ereignisse zu melden hat, die bis in die heutige Zeit nachwirken, etwas kurz gekommen.

Es ist das Jahr, in dem die Preußische Staatsbahn einen elektrischen Versuchsbetrieb auf der mitteldeutschen Strecke zwischen Dessau und Bitterfeld begann, der richtungsweisend die Fernbahn-Elektrifizierung mit auf 15 kV hochgespanntem Einphasen-Wechselstrom und verminderter Frequenz von $16^2/_3$ Hz in Mitteleuropa einleitete, so wie wir das Netz heute auf rund 19 500 Kilometern Streckenlänge allein in Deutschland kennen.

Das erste Datum, der 18. Januar, der Tag, an dem die Fahrt einer elektrischen Lokomotive von Bitterfeld nach Dessau vor 100 Jahren stattfand, war bereits verstrichen, als endlich die DB „Mobility Networks Logistics“ auf lokaler Ebene zusammen mit dem Umweltbundesamt in Dessau Initiativen aufgriff und zum 1. April 2011 eine Fachtagung „Elektromobilität“ veranstaltete, die am nachfolgenden 2. April zu einem „Tag der offenen Tür“ auf dem Gelände des ehemaligen RAW Dessau, heutige „DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH“, erweitert wurde. Neben einer großartigen Fahrzeugschau, bei der die betriebsfähig wieder aufgearbeitete 85-jährige E 77 10 aus dem Jahr 1926 die Blicke auf sich zog, pendelte auch die von Mitarbeitern des Dessauer Werkes betreute



Der Maschinensatz des Kraftwerks Muldenstein besaß eine Leistung von 3000 kW bei 900 Umdrehungen pro Minute.



Das Kraftwerk Muldenstein stand bis zum Jahr 1994 im Dienst der Bahnstromversorgung. Der Abriss begann im Jahr 2007.

Fotos (2): Siemens S. C. A./Slg. Grassmann

E 44 044 mit einem historischen Personenzug aus preußischen und DRG-Zweiachsern dreimal zwischen Bitterfeld und Dessau.

Der 1. April 1911 war der Tag, an dem der preußische Minister für öffentliche Arbeiten, Justus v. Breitenbach, nach Besichtigung des Versuchsbetriebs die offizielle Freigabe für den öffentlichen Verkehr, also vor planmäßigen Zügen zur Güter- und Personenbeförderung, mit elektrischen Lokomotiven erteilte. Das ging beachtlich schnell und zeugt von dem großen Vertrauen, das man damals in die noch junge und kaum erprobte elektrische Zugförderung setzte! Man stelle sich etwas Vergleichbares in die heutigen Tage versetzt vor, dann wären unter Aufsicht des EBA jahrelange Betriebserprobung und „Hochtastfahrten" erforderlich gewesen!

Allerdings: Ganz ohne Dampfloks zu fahren, traute man sich doch nicht; bis Anfang

Die von SSW ausgerüstete Hanomag-Güterzuglok WGL 10207 (EG 505) fährt im Oktober 1911 mit langem Güterzug in Bitterfeld ein.

Foto: Siemens S. C. A./Slg. W.-D. Richter



Feierlichkeiten am 2. April 2011: Großes Gedränge herrscht um die soeben in Bf Dessau Süd mit historischem Personenzug eingefahrene E 44 044.

Juni führten die erst wenigen vorhandenen E-Loks die Züge im Vorspann, danach schon zunehmend allein, wobei natürlich zur Schulung des ausgesuchten Dampflok-Personals und schnellen Hilfe auch fachkundige Begleiter der großen Elektro-Lieferfirmen dabei waren.

Vorgeschichte

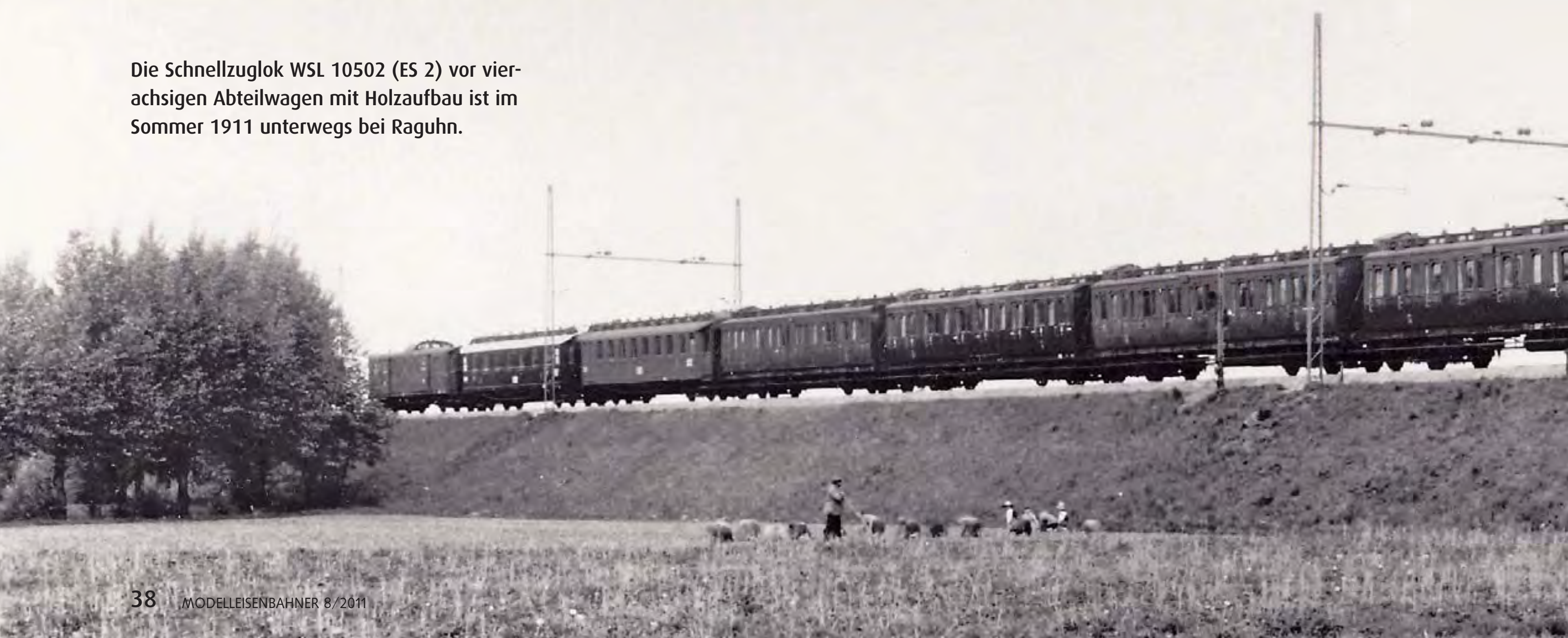
Der Beschluss für diesen mutigen Versuchsbetrieb ging auf das Jahr 1909 zurück, nachdem die Versuche der Jahre 1899 bis 1903 mit Drehstrom 10 kV die mangelhafte Eignung einer mehrpoligen Fahrleitung für den praktischen Bahnbetrieb erwiesen hatten, wenn auch mit Weltrekordfahrten spezieller Triebwagen bis 210 km/h große Aufmerksamkeit erzielt worden war. Die Aufgabe, für den elektrischen Betrieb von Fernbahnen größere Leistungen von einigen 1000 kW auch über längere Strecken bereitzustellen, konnte dagegen am besten mit einphasigem Wechselstrom und einpoliger Fahrleitung gelöst werden. Vorversuche mit zunächst 6 kV und 25 Hz im Vorortverkehr Berlins (Niederschöneweide – Spindlersfeld 1903 bis 1906), auf der Oranienburger Rundbahn (1907 bis 1910) und sogar der planmäßige Betrieb der Hamburger Stadtbahn Ohlsdorf – Blankenese ab 1907 hatten dies bewiesen. Die Einführung einer reduzierten Bahnstrom-Frequenz gegenüber der sich landesweit ausbreitenden Drehstrom-Frequenz von 50 Hz war wegen der aus bewährter Gleichstromtechnik für Straßen- und U-Bahnen abgeleiteten Bauart der Wechselstrom-Fahrmotoren zwingend notwendig, um die zerstörende Funkenbildung zwischen Kommutator und Bürsten zu vermeiden (s. a. MEB 8 und 10/2010). Energieversorgung und betriebliche Notwendigkeiten waren also eng miteinander verknüpft. Erst mit der Einführung einer neuen Drehstrom-Technologie mit Hilfe der Leistungselektronik bei den Fahrmotoren auf den Triebfahrzeugen selbst, in Deutschland ab 1979 (BR 120, s. MEB 2004, H.10), ist diese enge Kopplung von Spannung und Frequenz nicht mehr notwendig. Doch ist noch immer (2011) die Hälfte des gegenwärtigen E-Lokparks der DB AG von 2450 Einheiten mit Motoren der alten Technik des Jahres 1911 ausgerüstet, wie die BR 110, 111, 112, 140, 143, 151 und 155.

Die Wahl der Strecke Dessau – Bitterfeld hatte sich daraus ergeben, dass sie inmitten von Braunkohle-Tagebauen mit entsprechend günstigen Bezugsmöglichkeiten für Kraftwerkskohle lag, relativ leicht umfahren werden konnte und damit auch Bedenken der Obersten Heeresleitung ausgeräumt wurden, die übrigens sofortige Ersatzbereitschaft von Dampfloks im Krisenfalle gefordert hatte.

Treibender Kopf hinter den Elektrifizierungsplänen war Oberbaurat Gustav Wittfeld, geistiger Vater der preußischen Akku-Triebwagen AT 3 von 1907, der sowohl die Interessen der aufstrebenden deutschen Elektroindustrie als auch die Modernisierung des Bahnbetriebs im Visier hatte. Er besaß das volle Vertrauen seines Ministers v. Breitenbach.

Ausrüstung und Betrieb

Die Inbetriebnahme im Januar 1911 war folglich mit der Fertigstellung des nur ein Jahr (!) zuvor begonnenen Bahnkraftwerks in Muldenstein bei Bitterfeld verknüpft, das reichlich vorhandene Braunkohle unter ortsfesten Kesseln mit Dampfturbine und Einphasen-Generator mit wesentlich höherem thermischen Wirkungsgrad nutzte und den die üblichen Kolbenmaschinen stephen-



Die Schnellzuglok WSL 10502 (ES 2) vor vierachsigen Abteilwagen mit Holzaufbau ist im Sommer 1911 unterwegs bei Raguhn.



Als erste im Juli 1911 angelieferte G-Lok wurde die WGL 10204 (EG 502) mit AEG-Ausrüstung im Bw Bitterfeld abgenommen.

sonscher Bauart auf Dampfloks mit kostbarer Steinkohle nicht annähernd erreichten.

Der Einphasen-Generator von 3000 kW Leistung bei 900 Umdrehungen pro Minute speiste über einen Transformator und eine etwa fünf Kilometer lange Fernleitung mit 60 kV das Unterwerk Bitterfeld, in welchem der 15-Hz-Einphasenstrom auf 10 kV für die Fahrleitung herabtransformiert wurde.

Die Kettenwerks-Fahrleitungen hatten schon große Ähnlichkeit mit den heutigen Bauformen aus nachgespanntem massiven Kupfer-Fahrdraht und einem oder mehreren Tragseilen, teilweise mit, teils ohne Nachspannung. Als Stützpunkte dienten überwiegend starre Stahl-Portalkonstruktionen, die bis zu den Demontagen 1945 (in Schlesien) und 1946 (Mitteldeutschland) das Bild prägten, allerdings auch die Signalsicht beeinträchtigten und deshalb um 1930 bei Neuelektrifizierungen zugunsten von Einzelmast-Auslegern oder Querseil-Überspannungen verlassen wurden.

Das erste Triebfahrzeug, das am 18. Januar 1911 zunächst allein die 25,6 Kilometer von dem zu einem E-Stützpunkt erweiterten Bw Bitterfeld aus befuhr, war jedoch keine preußische E-Lok sondern die von SSW und Krauss für die Badische Staatsbahn gebaute 1´C1´ A^{1}1 mit einer Leistung von rund 1000 PS (damals anstelle kW noch vorherrschende Bezeichnung), die für die dortige noch nicht fertig gestellte Wiesen- und Wehratalbahn bestimmt war. Davon ist kein Bild überliefert, jedoch schon von der offiziellen Vorstellung im Bahnhof Bitterfeld am 19. Januar 1911 existiert ein Foto mit einem beachtlichen Personenzug im Siemens-Archiv.

Lange hielt sich diese interessante bad. A1^{1} zwischen Dessau und Bitterfeld nicht, denn sie zeigte mechanische Probleme, die sich wegen des unzweckmäßigen Zweimotoren-Kurbelstangenantriebs in heftigen Schwingungen bei bestimmten Resonanzdrehzahlen äußerten.

Bei der Eröffnung des öffentlichen Verkehrs am 1. April durch den Minister beherrschten schon die drei eigens für Dessau – Bitterfeld bestimmten preußischen 2´B1´-E-Loks WSL (Wechselstrom-Schnellzug-Lokomotiven) 10501 bis 10503 (ab 1912 unter ES 1 bis 3 bekannt) das Feld. Wochentags wurde täglich von 7 bis 17 Uhr elek-



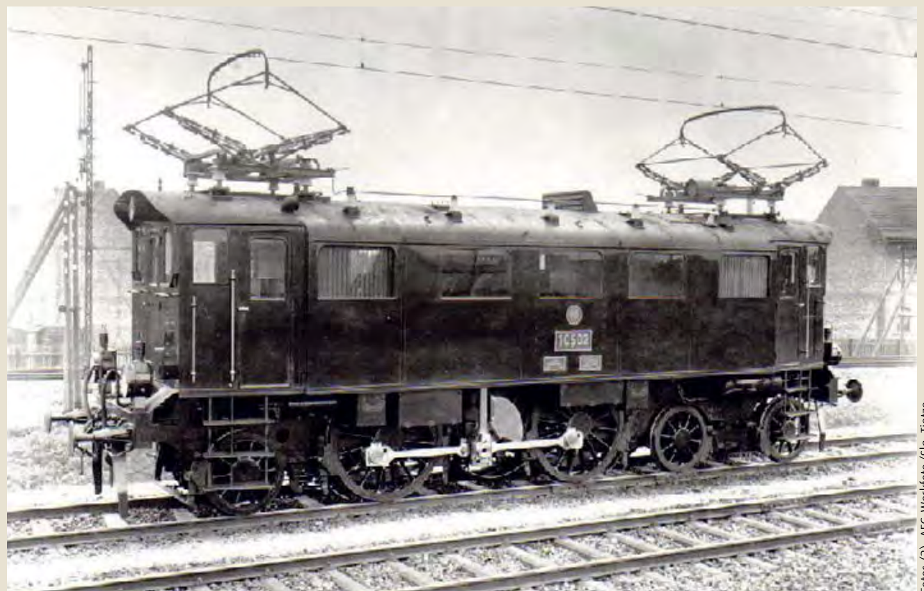
WGL 10204 bespannt einen ellenlangen Personenzug, gebildet aus unterschiedlichsten preußischen Wagen zwischen Raguhn und Dessau.



Fotos (3): AEG-Werkfoto/Slg. Tietze



Nochmals die WSL 10502 (ES 2) mit Schnellzug im Sommer 1911 Richtung Dessau fahrend. Die Tragmasten der Fahrleitungs-Kettenwerksportale sind erhöht zur vorbereiteten Führung der Bahnstrom-Fernleitung 60 kV.



Als zweite preußische Schnellzug-E-Lok wurde WSL 10502 (ES 2) von AEG/Hanomag schon im März 1911 in Dienst gestellt.

Fotos (2): AEG-Werkfoto/Slg. Tietze

trisch gefahren, wobei die drei Schnellzug-E-Loks alles an den Haken nahmen, was sich fahrplan- und umlaufmäßig anbot. Mit ihrer von Hanomag (Hannover) konstruierten Mechanik, einem großen Fahrmotor nur auf zwei Treibradsätze über senkrechten Kurbelstangen-Antrieb wirkend, je einer E-Ausrüstung von SSW, AEG und Bergmann mit knapp 900 PS, waren sie eigentlich nicht auf der Höhe der Zeit im Vergleich zu den Dampfloks P8 oder S10, entsprachen aber den Ansprüchen eines reinen Flachlandbetriebs und wurden in zeitgenössischen Fachzeitschriften wegen ihrer Anfahreigenschaften und Überlastungsfähigkeit gelobt. Die Lokführer, soweit sie sich in den unterschiedlichen Bedienungshebeln mit Unterstützung der Begleiter zurechtgefunden hatten, lobten die hervorragende Streckensicht nach vorn und eine als Verbesserung empfundene Laufruhe.

Ab Juli erhielten die drei WSL-Lokomotiven endlich Verstärkung durch die ersten der ebenfalls für Preußen bestellten Güterzug-E-Loks WGL 10204 – 10208, die fortan erstaunlich lange Güter- und Personenzüge führten. Diese ebenfalls nach einer Hanomag-Konstruktion ausgeführten fünf D-Maschinen hatten elektrische Ausrüstungen von fünf verschiedenen E-Firmen mit je einem unterschiedlich ausgeführten Wechselstrom-Fahrmotor und entsprechend vielfältigen Steuersystemen, was für den Versuchszweck von Wittfeld auch gewünscht war und sicher die Bedienung komplizierter machte. In ihrer Leistung mit 600 bis 800 PS waren sie auch nicht gerade beeindruckend. Dennoch, obwohl einige E-Loks wie die WSL 10502 zeitweise zu Ausstellungen abgezogen waren, erstaunt es, welche hohen Betriebsleistungen im Laufe des Jahres 1911 ab April elektrisch mit nur wenigen Störungen gefahren wurden: 58 568 Kilometer, was bei zweimal 25,6 Kilometern Streckenlänge immerhin etwa 1130 Umläufen entspricht. Im November beförderten die E-Loks täglich einen Schnellzug, 13 Personen- und acht Güterzüge, zuzüglich zwei Leerfahrten. Die WGL 10204, spätere EG 502, erwies sich als besonders zuverlässig und beförderte seit Juli in acht Monaten mit 21 000 Kilometern Laufleistung 9 000 000 tkm (Tonnenkilometer), entsprechend 429 Tonnen mittlerer Anhängelast.

Vereinheitlichung für Deutschland und Mitteleuropa

Angeregt durch eine aus Bayern an Minister v. Breitenbach herangetragene Initiative zur Vereinheitlichung der Bahnstromsysteme wurde zwischen August und November 1911 im Kraftwerk Muldenstein schon durch geringfügige Erhöhung der Turbinendrehzahl die Frequenz von 15 auf $16\,^2/_3$ Hz versuchsweise hochgestellt, danach aus Gewährleistungsgründen wieder zurückgeführt. Zeitgleich begonnene Verhandlungen zwischen den beteiligten deutschen Staatsbahnen Preußens, Bayerns und Badens mündeten um die Jahreswende 1912/13 in der bekannten, später auch von Österreich und der Schweiz übernommenen Vereinbarung, einheitlich die Frequenz auf $16\,^2/_3$ Hz (= 1/3 von 50 Hz) festzulegen, gleichzeitig die Spannung auf 15 kV zu erhöhen und verschiedene bautechnische Maße für die Fahrleitungen zu normen. Bei der durch den preußischen Landtag am 30. Juni 1911 mit den gewonnenen Erfahrungen bewilligten Erweiterung des Kraftwerks und zur Anschluss-Elektrifizierung Richtung Leipzig – Halle und Magdeburg wurden diese Kennwerte auch umgesetzt. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs unterbrach durch die Betriebseinstellung all diese hoffnungsvollen Ansätze. Der weitere wechselvolle Verlauf des elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland über zwei Weltkriege hinweg in die DDR-Zeit hinein ist eine spannende hier nicht mehr weiter verfolgte Geschichte.

Mit der Sprengung der drei ein Jahrhundert alle Wechselfälle überdauernden 104 Meter hohen Schornsteine des ehemaligen Bahnkraftwerks ausgerechnet am 10. April 2011 haben die Verantwortlichen leider ein ungutes Zeichen mangelnder geschichtlicher Sensibilität gesetzt. *Christian Tietze/al*



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Untergrundhallen

Betrifft: „Leipzig“, Heft 6/2011

Im Artikel wird auch ein unbekannter Tunnel erwähnt. Im amtlichen Nachrichtenblatt der DRG vom Februar 1934 fand ich einen interessanten Artikel über eine Ausstellung in dem Tunnel. Vielleicht können Sie es als Ergänzung verwenden. Urheberrechte dürften nach fast 70 Jahren ja nicht mehr bestehen.

Matthias Manske, E-Mail



Anschließend an diese große Modelleisenbahn sind in zwei ausgedehnten Längshallen Bilder und Modelle von der Reichsbahn ausgestellt. Wir sehen die Entwicklung des Gleises von Friedrich List an bis auf unsere Tage, die Fortschritte des Lokomotivbaues von der klassischen

Bild 1. Modelleisenbahn auf der Eisenbahnausstellung Leipzig 1934 (Teilansicht)

Lokomotive Stephensons, der Rocket, bis herauf zu einer neuesten Schnellzugslokomotive, die in einem wundervollen Modell vertreten ist. Ein Modell des „Fliegenden Hamburgers“ deutet auf die durchgreifende Erhöhung [illegible]

Repro: Manske

Modelleisenbahn im Tunnel: Anno 1934 war das Angebot „in erster Linie an die wißbegierige Jugend“ gerichtet.

Anmerkung der Redaktion: Aus oben erwähntem Bericht im Mitteilungsorgan der DRG geht hervor, dass dieser Tunnel, nicht von ungefähr als „Untergrundhallen“ bezeichnet, ursprünglich Ausgangspunkt einer U-Bahnverbindung zwischen Haupt- und Bayerischem Bahnhof werden sollte, „nach einer nicht weiter verfolgten Planung aus der Vorkriegszeit“.

Hilfsdiesel

Betr.: „Transport-Biennale“, Heft 7/2011

Besonders der vorgestellten 187 von Bombardier gilt mein Interesse. Schon vor einigen Jahren stellte die französische Industrie eine ähnliche Maschine vor, wenn ich mich richtig erinnere. Prinzipiell ist die Idee von der fahrdrahtunabhängigen E-Lok ja nicht neu, wenn ich nur an die E 80 denke. Und im Zeitalter des Elektro-Autos erfindet man also auch diese Lok zum zweiten Male. Batterieantrieb gab´s schon vor dem Ersten Weltkrieg, zum Beispiel in Postautos oder Bahnsteigkarren. Auch in der DDR wurden Ende der 50er-Jahre nochmals E-Autos gebaut. Wir wohnten damals in Leipzig und so erinnere ich mich an die gelben Post- und seltener auch an die grauen Fahrzeuge, die, leider weiß ich das nicht mehr, vermutlich bei VTA in Leipzig gebaut wurden. Die Größe entsprach etwa einem VW-Transporter oder B1000. Doch zurück zur Lok: Immerhin staune ich, dass man lieber mit Diesel als mit Akku fahrdrahtlose Gleise befahren will. Bei Ladedauer, Akku während der Fahrt unter Draht aufgeladen werden, und Gewicht kann eine E-Lok aus meiner Sicht mit Akku besser punkten. Deshalb interessiert es mich, welche Aspekte die Bahnindustrie bewogen, lieber mit einem Hilfsdiesel zu fahren.

Wolf Richter, E-Mail

Einstiegshilfe

Betr.:„Wo einst die Pferde zogen…“, Heft 6/2011

Über den Artikel habe ich mich sehr gefreut. Da ich noch nie im österreichischen Mühlviertel war, konnte ich endlich einen Eindruck von der Umgebung Gaisbach-Wartbergs gewinnen. Die beschriebene Bahnstrecke kenne ich jedoch aus dem FF. In seinem Buch „Große Welt auf kleinen Schienen“ plante Herbert Eisenreich einen Modellbahnhof Gaisbach-Wartberg mit passendem Zugverkehr auf Basis der Realitäten in den 60er-Jahren, unter dem Gesichtspunkt einer finanzierbaren Anlage. Eisenreichs Buch ebnete meinen Einstieg in die Modellbahn. Es ist aber nur noch in Antiquariaten erhältlich.

Gerald Munz, E-Mail

Blickwinkel

Betrifft: „Geschmacksache“, Bahnpost, Heft 6/2011

Erwin Wanninger, seinem Namen nach aus unserem schönen Bayern, möchte ich den alt-väterlichen Rat geben, zu warten, bis dieses „speiüble“ Fahrzeug als Modell in 1:87 vorliegt. Dann geht es ihm sicherlich so wie mir vor vielen Jahren, als ich die erste SBB-460 sah. Mein damaliger Entschluss: Diese hässliche Lok kommt mir nicht auf die Gleise! Und was ist jetzt? Heute besitze ich eine der größten Sammlungen nach Varianten und Loknummern der Hersteller Märklin und Roco… Aber ich muss zugeben: Grad schön ist sie nicht mit den Flappohren. Da ist die Euro 4000 wesentlich attraktiver. Aber auch hier gilt: Der Blickwinkel macht´s.

Ernst R. Hoffmann, 86911 Dießen

Vogtland-Uran

Betrifft: „Dieselwummern“, Heft 7/2011

Beiträge über die Wismut erwecken, gerade wegen meiner Wohngegend, immer mein Interesse. Aber, im Vogtland wurde kein Uran abgebaut. Das Vogtland gehört zu Sachsen!

Johannes Hergenröder, 08058 Zwickau

Anmerkung der Redaktion: Das Land der Vögte umfasst historisch wie geographisch Teile Sachsens, Thüringens, Bayerns und Tschechiens. Ronneburg liegt tatsächlich im thüringischen Vogtland.

Anschlusssache

Betr.: „Verteiler-Schlüssel“, Heft 4/2011

Die beschriebenen „LocoNet“-Verteiler eignen sich auch für das Roco-Digitalsystem. Ich habe mehrere Modular-Adapter mit drei Buchsen in Reihe an den Slave-Anschluss des Roco-Verstärkers angeschlossen und habe so an allen drei Seiten meiner Anlage Anschlussmöglichkeiten. Ich habe daran eine Roco-Multimaus und drei Roco-Lokmäuse-2 angeschlossen und kann von allen Seiten steuern bziehungsweise nach Kurzschlüssen wieder einschalten.

Peter Hill, E-Mail

Entwidmungen

Betrifft: „Auszeit beendet“, Heft 6/2011

Mit Interesse habe ich den Beitrag über die Wisentatalbahn gelesen. Ich freue mich für diese Gegend um Schleiz, dass es auch Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken gibt. Leider hört das Entwidmen stillgelegter Bahnstrecken aber nicht auf. Ein Beispiel ist jetzt die Strecke Templin – Prenzlau. Nachdem der Draisinenbetreiber die Strecke in diesem Jahr nicht weiter betrieben hat, stand sie bis zum 11. Juni 2011 zur Ausschreibung im Bundesanzeiger. Wahrscheinlich wird sich kein Bewerber gefunden haben, der diese Strecke reaktiviert. Hier wird dann wohl leider die Entwidmung folgen. Schade für eine Bahnstrecke, auf der zu DDR-Zeiten viel Zugverkehr stattfand.

Ralf Wegener, E-Mail

Masse-Feder-System statt Schallschutzwänden: Im Elbtal, aber auch andernorts läuft derzeit die Erprobung eines Schnellverfahrens zur Bahnlärm-Reduzierung.

Schienensteg-Dämpfer



Königstein: Zwei vorausfahrende Zweiwege-Mobilkräne transportieren die Paletten mit den Dämpfungselementen und Klammern an die Einbaustellen.

Das Verfahren an sich ist nicht wirklich neu. Ein erstes Patent wurde bereits 1957 erteilt. Der Einsatz so genannter Schienensteg-Dämpfer zur Reduzierung der durch Schwingungen mit verursachten Rollgeräusche von Zügen wird bisher mit einigem Erfolg unter anderen bei U-Bahnen und Eisenbahntunneln sowie bei der Festen Fahrbahn praktiziert. Neu jedoch ist die Erprobung des von verschiedenen Firmen weiterentwickelten Systems auf oberirdischen Strecken mit herkömmlichem Oberbau.

Am Freitag der zweiten Märzwoche 2011 begann die DB Netz AG mit dem Einbau der Dämpfungselemente auf der Elbtalstrecke, der Magistrale Dresden – Prag. Unter anderem wurde mittlerweile hier zwischen Stadt Wehlen und Königstein bei Streckenabschnitten mit dicht angrenzender Bebauung das System, hier die Entwicklung der Firma Gummiwerk Kraiburg Elastik GmbH, zur direkten Minderung des Schalls installiert. Auf etwa vier Kilometern Gesamtlänge wird das Verfahren auf seine Fernverkehrstauglichkeit überprüft.

Ein Gesichtspunkt bei der Anwendung dieses Verfahrens statt des Einsatzes von Schallschutzwänden: Der ungestörte Blick nicht nur Bahnreisender auf die imposante



Das kunststoffummantelte Dämpferelement, hier vor dem Einbau präsentiert, besteht im Kraiburger Fall aus Hartgummi.



Je vier Dämpferelemente und Halteklammern kommen pro Schwellenzwischenraum zum Einsatz. Die Dämpfer werden wie hier beidseitig an den Schienensteg geklebt.

Elbtallandschaft sollte nicht beeinträchtigt werden. Und wird es auch nicht, vorausgesetzt, die Lärmschutzmaßnahme zeitigt in der Erprobungsphase den erhofften Erfolg. Je nach Herstellerangaben soll der Lärmpegel um drei bis fünf Dezibel (dB) sinken.

Die Auswertung der Vergleichsmessungen wird zeigen, ob die vom Bundesverkehrsministerium aus Mitteln des Konjunkturprogramms für dieses Dämpfungssystem zur Verfügung gestellten 3,4 Millionen Euro gut angelegt sind. Damit setzt die DBAG ihre bereits im Jahre 2001 begonnenen Schallschutzmaßnahmen fort. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden dabei bislang allein im Elbtal schon rund sechs Millionen Euro investiert.

Der Einbau der Dämpfungselemente im Elbtal nahm seinen Anfang im Bereich des Bahnhofs Königstein und zwar an dem elbseitigen Richtungsgleis. Dabei war der Arbeitsablauf gut zu beobachten. Zwei vorausfahrende Zweiwege-Mobilkräne transportierten die Paletten mit den Schienensteg-Dämpfern und den zugehörigen Klammern, die dann an Ort und Stelle im Schwellenabstand abgeladen wurden, jeweils vier pro Schwellenzwischenraum. Nach dem Auftrag des Spezialklebers mittels eines tragbaren Sprühgerätes erfolgte das beiderseitige Ankleben der Dämpfer an den Schienensteg. Abschließend wurden die federnden Halteklammern montiert. Sie

Geklebt, geklammert: Flächiger Kraftschluss

führen unter dem freiliegenden Schienenfuß hindurch und pressen die angeklebten Dämpfer zusätzlich an den Schienensteg.

Im Falle der vom Gummiwerk Kraiburg Elastik aus dem bayrischen Tittmoning verwendeten Schienensteg-Dämpfer, die von der Technischen Universität (TU) München im Laborversuch geprüft worden sind, handelt es sich um ein kunststoffummanteltes Hartgummi-Element. Andere Anbieter wie zum Beispiel Vossloh Fastening Systems, Hering oder Getzner verwenden für ihre Produkte zum Teil auch andere Werkstoffe, so etwa reine Metallelemente.

Für die Betriebserprobung ihrer Dämpferentwicklungen wurden vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verschiedene Firmen zugelassen, unter anderen auch aus Japan. Genau festgelegt wurden dabei auch die Schienentypen, die für die jeweilige Systemanwendung in Frage kommen. Der Probebetrieb läuft derzeit in verschiedenen Regionen, so auch in Teilen West- und Norddeutschland.s.

Die durchaus innovative Technologie beruht auf dem physikalischen Prinzip des Masse-Feder-Systems. Das System zweiter Ordnung, hier unter dem Aspekt schwingungsfähiger mechanischer Prozesse, beschreibt die Wirkungsweise der Massenkraft- respektive -wegkompensation, die zu einer schallmindernden Schwingungsisolierung führt, Ausgangsgrößen die Befestigungskräfte von Dämpfer und Feder.

Peter Hauswald, Karlheinz Haucke



Sind die Schienensteg-Dämpfer montiert, erfolgt die Montage der federnden Halteklammern. Sie pressen die Dämpfer an den Schienensteg.



Fotos: Peter Hauswald

Mittels eines tragbaren Sprühgerätes wird der Schienensteg mit einem Spezialkleberauftrag versehen und für die Dämpfermontage vorbereitet.



• Verkaufen • Suchen • Tauschen

GüterBahnhof

Verkäufe
Dies + Das

www.ewd-digital.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

www.finster-trassenmodultechnik.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach **RAL**-*Farbtönen*
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 58 (Roco)	72,00 €
BR 38	88,00 €	BR 94	66,00 €
BR 52 (Kondens.)	66,00 €	BR 106	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR 110	62,00 €
BR 64/75	72,00 €	BR 118	64,00 €
BR 86	79,00 €	BR 120	65,00 €
BR 95	82,00 €	BN 150	54,00 €
BR 57 (Roco)	83,00 €	VT 137	69,50 €
		SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (037 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

www.gelstertalbahn.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

60 JAHRE MONTANUNION
www.joswoodgmbh.de
Fon: 0202/4964790

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.modellbau-chocholaty.de

www.modellbahnladen-online.de
NEU + Gebraucht: TT, N, H0, H0m, DDR, Autos..., ANKAUF und VERKAUF, Tel: 0871/8000170.

www.Feines-in-TT.de

BESIG
www.besiggmbh.de
Spur 1 – Katalog
Inland € 8,– • Ausland € 19,– Barzahlung
Postfach 551103 • 90218 Nürnberg

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

ACCUCRAFT TRAINS
DB BAUREIHE 45 010
Limitiertes Live-Steam Modell in Spur 1, Maßstab 1:32, 45 mm Spurweite, Gas gefeuert.
Neuheit 2011, nur auf Bestellung!
Ausstattung:
Dreizylinder-Triebwerk mit Flachschieber und Entwässerung, Achsspeisepumpe, Handspeisepumpe u.v.m.
Vorbestellpreis 4600,- Euro bis 21.09.2011, danach 4990,- Euro
MBV SCHUG Accucraft Distributor Europe Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel: 06507-802326 www.accucraft.de info@accucraft.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; DRG/DB Dienstvorschriften; DR/DB-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; div. Eisenbahnliteratur; DR-Wintermantel, u.v.m. Liste gg. Freiumschlag: Christian Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231 (ab 20 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

www.modellbahn-hobbyshop.de

Märklin Spur 1, Badische 18 in blau. Dekoder/Dampf Art.-Nr. 54562. Vitrinenmodell + ca. 6 m Gleise, 1 Weiche, € 70,–. Lok € 995,–. Tel.: 02857/411816.

www.qmb-modellbau.de

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

www.fks-modellbau.de
· Umrüstsätze · Absperrungen · Kanaldeckel · Strukturbleche · Accessoires
FKS Modellbau
Filigranes Modellbauzubehör in Ätztechnik
Gerd Gehrmann
Alex-Devries-Straße 4 • 47589 Uedem
Tel. 028 25 - 100 420 • mail@fks-modellbau.de

Schabak Sammel-Modell ET 403, Lufthansa Airport Express. Massstab ab 1:600, unmotorisiert, in orig. Verpackung gegen Gebot. Tel.: 04154/70699.

www.lok-doc-wevering.de

Verkäufe
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

Fleischmann: Spur 0 Dampflok mit Tender und sechs Güterwagen, alle Wagen sehr gut erhalten, Lok bespielt, Fotos auf Wunsch. Ottenstreuer, Tel.: 04882/603429.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Bücher, Zeitschriften, Videos, DVD, € 2–10, Lokschild V 180, u.a. Stücke, Liste gegen Freiumschlag (A6). W. Sager, Bamberger Str. 5a, 04207 Leipzig.

www.besiggmbh.de

Biete Lorenfahrgestell mit Radsätzen 400 mm Spurweite und Gleisjoch dazu 2,65 m lang, gebogen, auf Verhandlungsbasis bei Selbstabholung. Tel.: 0173/3695057.

www.jano-modellbau.de

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN
TRAIN LINE
HSB-Werbewagen-Set 3-tl.
bei uns nur EUR 519,90
HSB-Personenw. "Faust"
bei uns nur EUR 194,90
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

Modell Eisen Bahner

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 170.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 10/2011 ist der 12.08.2011

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2010

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin H0 im OK, unbespielt: 33190 BR 17.0 DRG € 200,–; 34988 P8 der KPEV € 110,–; 46034 Wg.-Set Kohletransp. 5 Wg. € 70,–; 46158 Wg.-Set Orgeltransp. 2 Wg. € 50,–; 47901 Wg.-Set Gleisbauzug € 60,–; div. Bierwg. Bitte Liste anfordern. Tel.: 030/8151706.

www.jbmodellbahnservice.de

Märklin-Museumswagen 1991– 1997 + 2000–2004, Originalverpackung, Modellbahnzeitschriften. Listen gegen Porto. G. Friedensdorf, Haselweg 6, 40723 Hilden. Tel.: 02103/61300.

www.breyer-modellbahnen.de

Verkaufe: Wechselstrom H0 Roco DM3 in Braun. Märklin weisses Krokodil, schwarzes Krokodil. Tel./Fax: 040/400495.

www.modellbahnritzer.de

www.modelltechnik-ziegler.de

H0 Fleischmann: Sammlung originalverpackt abzugeben. Liste anfordern. Jesse. Tel.: 06584/992064.

www.puerner.de

www.tt-remscheid-lennep.de
Ihr TT-Spezialist

PROJEKTDESIGN HOLZHAMMER
ABSAM / TIROL
www.projektdesign.at
- Modellanlagenbau
- Module/Segmente
- Dioramen
- Vitrinen
- Produktlinie

HOGOS FINEST
Gelaserte Modellvielfalt

Georg Holzhammer
Stainerstraße 15a • 6067 Absam
Tel (+43)0676/4229996
Fax (+43)05223/20958
Mail: projektdesign@cnh.at

www.zum-alten-Dampfross.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Roco, Brawa, Flm., Piko, Lima, Liliput, Trix, Märklin, zu günstigen Preisen. Alles fabrikneu oder neuwertig, teilweise gealtert! Liste anfordern gegen € 0,55 Freiumschlag an Olaf Radeck, Breslauer Str. 45, 87437 Kempten.

www.Haertner.eu

www.Langmesser-Modellwelt.de

Verkaufe Piko 57453 und 57459 E 189 mit Panto. Sommerfeldt OK je € 39,–; 4 Stück Tillig Dosto DB € 139,– u.v.m. G. Hörnig, Kufsteiner Str. 14, 83022 Rosenheim, gjh142@arcor.de.

www.modellbahn-apitz.de

Zwehrener Modellbau-Lädchen
Kassel, Tel.: 0561/46753.

H0-2L-ROCO-TRIX-RÖWA Loks z.T. dig., und Wagen original verp. sowie ROCO-Line-Bettungsgleise u. Weichen, ov. und neu günst. zu verk. Liste Briefm. € –,90. Jochen Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg oder aj.blank@t-online.de.

www.modellbahn-pietsch.com

NIEDERSACHSEN 37574 EINBECK
ALLES FÜR DEN MODELLBAHNER
MHI UND EUROTRAIN MODELLBAHNFACHHÄNDLER

JUNI - AUGUST	SEPTEMBER - MAI
DI - SA 10 - 13 UHR	MO - SA 10 - 13 UHR
MO, DI, DO, FR 15 - 18 UHR	MO - FR 15 - 18.30 UHR

AMT ALLIED MODEL TOYS
ALTENDORFER STRAßE 6, (05561) 7993847
alliedmodeltoyseinbeck@arcor.de

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de

Roco • Restposten H0 • Porto 5,– €

44959	P-Wag. BDyslf 456 DB 1:100	23,95 €
45177	IC-Speisewg. ICE Lackierung DB	15,95 €
45178	2. Kl.-IC-Großraumwg. ICE-Lack. DB AG	15,95 €
45345	Eilzugwg. Bauart 36 1./2. Kl. DR	23,95 €
45498	Eilzugwg. 2. Kl. DR Ep. III	25,95 €

www.modelltom.com

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.werner-und-dutine.de

Verk. H0 DC Vitrinenmod. Gtz. BR 86 DR u. Piko 4 x 2-achs. P-Wagen DR C Sa 95/32 nur zusammen € 85,–, BR 365 DB rot € 75,– von Roco. Tel.: 0351/8481544.

www.bahnland.net

www.Feines-in-H0.de

www.baehnlewerkstatt.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Modellbahn einst + jetzt
34121 Kassel, Esmarchstr. 22 Tel. 05 61/2 78 15 u. 2 34 64

Weinert z.B. BS 6275 BR 99 5605 H0m, Fh.	**343,60**
Liliput z.B. L104593 BR 45 DRG dig. wenige* SA	**214,00**
Tillig-TT z.B. 02100 BR 23.0 DR Ep. III	**206,90**
SA **Roco** 62290 BR 74 DB **110,30** / 62205 BR 64 DRG*	**157,50**
Piko z.B. 59560 BR 118 544-6 DR Ep. IV 4-achsig	**65,00**

Auhagen, Arnold, Brawa, Fleischmann, Gützold, Liliput, Piko, Rivarossi, Roco, SM Tillig, Weinert, Peco, PMT u.a.

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten! Bitte anrufen oder schreiben (schriftl. Anfragen Rückporto). • Mo. 15.00–18.45, Di., Do., Fr., 10.30–13.45 und 15.00–18.45, Mi. u. Sa. 10.30–14.15 • Nähe Auestadion/Ludwig-Mond-Str. hochfahren, 3. Querstraße rechts. Versandkosten bis 5 kg = 5,50 €.

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Roco H0 Auslaufmodelle

44160	Doppelwageneinheit „BMW"	€ 48,99
44162	Doppelwageneinheit „BMW"	€ 48,99
44228	„TUI-Treff" braunes Dach	€ 35,99
44761	DB Halbspeisewagen „Kakadu"	€ 59,99

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Märklin-Anlage, dig., 11 Loks, 60 Wg., alles in Vitrinen-Qual., ca. 250 Fig., 50 Gebäude, K-Schienen, etc. **300 Fahrzeuge 1:87** (Sammlung 30 VW-Busse, 70 Porsche, 40 Mercedes), Feuerwehren, Busse u.a. wegen Hobbyaufgabe 50% unter NP zu verkaufen. 64342 Seeheim, Tel.: 0173/6549131.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. H0e 4 Stück Güterwagen für Holzstämme, passend zur Maria-Zeller-Bahn, 1 Drehgestell Holzkisten Wg. 2 Drehschemel für Holzstämme, 1 Rungenwagen, 4 Achsen. Preis günstig. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Biete: Lima Henschel-Wegmann-Zug € 160,–; Life Like GP18 B&M € 60,–; Life Like div. Güterwagen je € 7,–. Jörg Meyer, Tel.: 03834/287281.

Modellb. e+j Kassel Tel.: 0561/27815

MBW
Schattenbahnhofsteuerung mit rückwärtiger Abschaltung und zwei Bremsmodulen
SBH GR - 5
NUR 129,00 EURO
SBH GR - 3
NUR 99,00 EURO
Sie sind kompromisslos für alle Analog und Digitalsysteme geeignet
www.Modellbahnwerkstatt.info
Modellbahnwerkstatt@arcor.de
SBH GR - 5 2011

Ätztechnik

Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50,Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Filmbelichtungen, Ms-Profile und mehr...

Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Modell- u. Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Roco-Rheingoldwagen, rot/beige. OVP 1:100 Längenm. 3 x 4267 S-Abteilw. + 1 x 4272 Speisew. + 1 x 4271 Aussichtsw. m. KK. Zus. € 125,–. Tel.: 0176/26318640.

www.ddr-in-1zu87.com

Piko: DB BR 185-CL € 45,–; CSD BRE 499.2 € 60,–; DR BR 185 VT 137 € 60,–; DR BR 38 € 75,–; DR BR 38 € 100,–; DR BR 66 € 60,–. Riv.: BR 39 € 90,–; BSB BR 2454 € 95,–. Gütz.: DR BR 118117 € 60,–; DR BRBN150 € 35,–. Lilip.: Akku-Triebw. KPEV Ep. I € 150,–. Tel.: 02351/14827.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Bavaria Kleinserienmodell Güterwagen, neuwertig, ca. 40 Stück 10% unter Neupreis. Tel.: 089/6351334.

Messing-Modelle USA + Europa
www.hso-hobbies.com
hugo.sollbach@hso-hobbies.com
Tel.: 0177/4100358
Fax: 02241/946915

Verk. H0 Gl. VT 70 € 35,–; E 11 € 60,–; BR 66 € 60,–; BR 80 € 35,–; BR 89 sächs. 40,–; VT 135 € 35,–; E 69 € 35,–; dto. € 30,–; BR 130 € 45,–; Nohabs € 35,– u. € 45,–; V 100 (2 Streifen) € 50,–; VT 137 (3-tlg.) € 80,–; V 200 € 35,–; BR 86 (neu € 70,–; dto. € 45,–; V 218 € 25,–; V 100 € 15,–; V 215 € 45,–; V 260 € 50,–. Fl. G.-Schleppt. € 90,–; B-Schleppt. (1954) € 70,– WS. BR 89 € 25,–; I-Bus € 60,–; P 8 € 90,–; 5 D-Zugwag. € 50,–; div. Schienen + Weichen + Kreuzungen € 60,– (PJ). Tel.: 0345/8055946.

www.lokraritaetenstuebchen.de

H0 Roco: Loks, div. Loren, Elektroweichen, Gleise. Liste anfordern: Jesse. Tel.: 06584/992064.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.1000Loks.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.lokpavillon.de

Mä., DB: BR50 Kab.Tend. € 100,–. BR39 € 100,–. BRE40 € 90,–. BR216 € 90–. BR74 € 60,–. BR81 € 70–. BR86 € 85,–. Hamo: DB BR152034 € 100,–. DR BR86 € 100,–. Tel.: 02351/14827.

www.TTM-Shop.de

www.remiwe.de

Schmalspur H0e: Bemo Wism. Schienenbus (mit ESU Decoder) € 100,–. Heinrich V10c (blau) Vitrinenmod. € 270,–. Tel.: 0152/28632151, E-Mail an fdluhn@web.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Roco V 215036-4 Rot/Beige neu € 50,–; Flm. 4020 BR 89005 DR € 65,–; neu Lima 201090 + 201091 VT 628014 € 50,–; Brekina Lkw von 1980–1990 ab € 10,–. 05321/25755.

www.kieskemper-shop.de

Verkäufe

Fahrzeuge TT, N, Z

Verkauf Rokal TT: 2 Loks, Schienenbus m. Steuerwg., 8 Wagg., 5/3ELI/ Handweich., 2URZG, jede Menge Gleise, 2 Fahrpulte, Trafo, Stellpulte, Zubehör, € 60,– VB. Tel.: 04741/7075.

www.modellbau-nspur-semrau.de

Hobbytrain BR 110 Ep. 4, blau/schw.. Waggons: Fleischmann Packwag. 8192, Schnellzugwag. 8100, Speisewag. 8112. Roco Touropa blau N24491, zus. € 140,–. 0681/9705924.

www.Feines-in-Spur-N.de

Verk. N Fleischmann D-Lok 94733, Vitrinenmodell DR € 58 OVP ok. Arnold D-Lok 41114, Vitrinenmodell € 45,– OVP und Fleischmann BR 53320, Zustand ok. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin, Tel.: 030/6452769.

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Verkaufe Märklin „Z" einige wenige Fahrzeuge, neu, in Originalverp. aus Sammlung Länderbahn u. SBB/ÖBB. Bitte Liste anfordern. Tel.: 0175/8149550 oder SMS senden.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verk. N-Profi-Kupplung Fleischmann, Nr. 9542, günstig, Stück für € 0,45 und 18 Stück Nr. 9545, 26 x 9542. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin, Tel.: 030/6452769.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.gleisbettung.de

Mikrostreifen + Profile, cnc-gefräst weiss + farbig, ab 0,5 x 0,25 mm
www.luetke-modellbahn.de
Tel.: 08142/18384, Fax: –/40727

SPUR 0 • I • II • IIm
Eisenbahnzubehör: Drehscheibe, Eisenbahnkran, Lokschuppen, Bekohlungsanlage etc.
Paternoster für Eisenbahnen (Alle Spurweiten) – die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
NEU
Weichen- und Gleis-System für Spur I
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de
Geschäftsübernahme Thiel - Gleis
www.thiel-gleis.de
IIm

Roskopf-Automodelle Serie Nostalgie 1:87, Reichspostbusse u. deutsche Reichspostbusse 1:87 zu sehr günstigen Preisen, 5 Listen DINA 4 geg. € 1,45 Briefporto. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.jordan-modellbau.de

VON TRINKHALLE BIS STAHLWERK, www.joswoodgmbh.de, Fon: 0202/4964790

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
Tel.: 0371/5362537
fahrbereit vorbereitet

www.khk-modellbahn.de

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen als Probeset für € 1,– + € 1,50 Versand. Klasse M10/HS. Peissenberg, Tel.: 08803/3332.

www.train24.de

Ihre Dampflok wird salonfähig! Wetten, dass dann auch Ihre Frau daran Freude hat, wenn die schönen Bahn-Modelle, egal welcher Spur, in einer guten Vitrine aus massivem Holz mit Glasschiebefenster präsentiert werden. Was nützt Ihnen eine schöne Sammlung, wenn die Modelle im Karton und der Schublade aufgehoben werden? Genauso wenig wie das neue Kleid Ihrer Frau, das nur im Schrank hängt und nicht getragen wird. Sagen Sie Ihrer Frau, dass Sie eine Erhardt-Vitrine für Ihre Modelleisenbahnmodelle möchten. Kann ja sein, dass Sie eine zum Geburtstag bekommen – warum nicht! Sie wären nicht der erste, der von seiner Frau eine Vitrine bekommt. Fordern Sie gleich das umfangreiche Prospekt bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** an. Postkarte mit deutlichem Absender noch heute absenden!

www.modellbahnservice-dr.de

Verk. 2 Mä. Spur 0 Vorkriegs-Trafos 13464 A u. B, jedoch 125 Volt f. USA, schwarz (5 Stufen) je € 30,–. Tel.: 05521/1353.

Ca. 500 Postrelais + Schrittschaltwerke für Schattenbahnhofssteuerungen mit Montagerahmen + Staubschutzhauben, Gewicht ca. 100 kg, Preis VHS. Tel.: 04461/71583.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Verkauf: Modellbahnen + Zubehör aller Spurgrößen aus DDR-Produktion von neu bis gebraucht. Automodelle (DDR) und Ersatzteile, Zirkusfahrzeuge in H0 aller DDR-Zirkusse. Klarsichtverpackungen aller Größen. Tel.: 030/444288, mobil: 0177/9741939.

www.hack-bruecken.de

Haushaltsauflösung: Vergnügungspark H0-Anlage zu verkaufen. Dürkheimer Fass, Riesenrad, Skuter, Zirkus, Knie-/Preiserfiguren. Originalverpacktes, z. B. Wilde Maus, Fallturm, Häuser usw. Bundeswehr, Feuerwehr von A–Z, Modellautos, Werbe-LKW, Fachzeitschriften. Näheres unter Tel.: 0781/9707736.

www.auhagen.de

8UBS10 Block System Lauer à € 20,–; 1 MCS120 Stellw. Roco € 60,–; 5 Rückmeldemod. Roco 10212, 6 vert., Mod. 12210 je € 10,–; 1 ASC 2000 Pendelaut. Roco € 60,–. 08845/703270.

Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH, Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de

Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Internetshop!! www.lokschuppenhagenhaspe.de oder www.lohag.de
Ihr Spezialgeschäft für europäische Handarbeits-/Kleinserienmodelle und für Modellbahnträume...seit über 30 Jahren.
1. Exclusive Handarbeitsmodelle (bis 30% Rabatt)
Alle Spuren, ca. 40 Hersteller, Liebhaberstücke, qualifizierte Kapitalanlage Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Lematec, Lemke, Trix fine-art, Bockholt, Aster, Pein, Schönlau, Dingler usw. usw.
Hohe Rabatte auf über 5.000 Auslaufmodelle usw. Neue Kleinserienmodelle, insbesondere in Spur N und H0. Viele neue Bilder.
2. Marken-Rabatte bis zu 50% auf Auslaufmodelle
Ca. 80 Hersteller, Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Brawa, Bemo, LGB, Hübner, Arnold usw. usw.
Täglich aktualisierte Angebote. Alle Marken-Hersteller, alle Spuren, Automodelle, Zubehör und als Spezialität Ferrari-Modelle.
Reinschauen lohnt sich immer: www.lohag.de Nie teuer, immer günstig!
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern: 0 23 31/40 44 53
seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 36-40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

www.MDVR.de
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a •10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Mo.–Mi. 10–18 • Do. + Fr. 10–19 • Sa. 9–12.30 Uhr

neu - neuwertig - gebraucht
Das Fachgeschäft mit dem Rundum-Service für die Modelleisenbahn
Vorbestellung Neuheiten 2011:
Auf alle Neuheiten 2011 gewähren wir Ihnen 5% Rabatt
Preisliste können Sie per Telefon anfordern
oder unter www.krs-modellbahnen.de ausdrucken
Bestellschluss: 31.03.2011
Karl Rößner Modelleisenbahnen
Dr.-Josef-Otto-Kolb-Str.6
96145 Seßlach
Tel. 09569/188580
Fax 09569/188581
www.krs-modellbahnen.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Verk. Literatur Eisenb.-Journal von 2004 komplett, 12 Stück für € 6,–, gut erhalten, plus Porto € 4,–. Diesellok-Archiv von W. Glatte, Transpress-Verlag, neuwertig, € 8,–. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

Stromabnehmer
www.SOMMERFELDT.de

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel. + Fax: 03581/704724
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Eisenbahn Dörfler

Fleischmann:	◆ 4070, BR 70, DB, Ep. III, Schnittstelle	statt 229,00 €	**129,99 €**
	◆ 4118, BR 18.6, DB, Ep. III, Schnittstelle	statt 369,00 €	**199,99 €**
	◆ 4352, BR 120.1, DB, neurot, Ep. V	statt 203,95 €	**89,99 €**
	◆ 423602, BR 218, blau/beige, Ep. IV, Schnittstelle	statt 204,00 €	**99,99 €**
	◆ 588810, Zugset München-Nbg-Express, 3-tlg.	statt 189,99 €	**119,99 €**
	◆ Nahverkehrsset 3-tlg., aus 5648+49+50, Ep. V	statt 190,50 €	**79,99 €**
	◆ IC-Set 3-tlg., aus 5183+86+88, Ep. V	statt 172,20 €	**69,99 €**
	◆ Wagenset Abteilwg. aus 5065+66+67, DB, Ep. III	statt 141,50 €	**59,99 €**
Roco:	◆ 63127 TEE Ram Digital, Sound	statt 549,00 €	**249,99 €**
	◆ 63716 DB BR 181 aus Set ohne OVP	statt 149,00 €	**89,99 €**

Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €
Auch in 96317 Kronach, Andreas-Limmer-Str. 11

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

www.bahnbuch.de

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Stars der Schiene, Bücher je € 4,–, DVD je € 6,–. Bitte Liste anfordern unter 03641/532543.

www.bahnundbuch.de

Märklin-Magazin 2001–2004; Schweizer Loki 1998; Eisenbahn-Kurier 1997–1999; Modelleisenbahner 1996–2001 + 2007–2010; MIBA 1998; Kolls Sammler-Kataloge 1993„1996 + 2002–2005; Spezial-Kataloge, Liebhabermodelle 2002 + 2005. Listen gegen Porto. G. Friedensdorf, Haselweg 6, 40723 Hilden. Tel.: 02103/61300.

Führerstands-Mitfahrten, VHS, genau beschriftet, von A–Z, ca. 60 Stück, aus Nachlass, beste Qualität, ew.eurich@gmx.de.

Eisenbahn-Magazin ab Jg. 85 je Jg. € 6,–; MIBA u. EK Einzelhefte ab 1982 je € 1,–; ältere Modellbahnkataloge je € 1,–. E-Mail: KLotter@t-online.de, Tel.: 0201/717195.

Modelleisenbahner 1994–2010, Eisenbahn-Magazin 1993–1996, 2000–2010, gegen Gebot, an Selbstabholer. Tel.: 06172/24321.

Literaturpaket aus Nachlass, 90 Bildbände + Fachliteratur, sehr gut erhalten, besichtigen + abholen Flensburg, € 150,–. Tel.: 0461/3134450.

Verk. Modelleisenbahner 1972–2010, nur gesamt € 220,– V.B. an Selbstabhohler oder + Porto. R. Möbius, Tel.: 03841/215907 (ab 18 Uhr).

Verk. 4 Bücher Dampflokarchiv 1–4, Weisbord + Petznick € 50,–, Transpress Verlag. 2 x Diesellokarchiv von Glatte, 1.+3. Auflage € 18,–. Triebwagenarchiv R. Zschech, Transpress Verlag 12,–. Elektroloks aus aller Welt, Motor Verlag. ST. UG. € 6,–. G. Knospe, Tel.: 030/6452769.

Kleinanzeigen sind preiswert und helfen verkaufen!

Verk. MIBA Jahrgänge 1979–1992, alle Jahrgänge komplett. Preis VB nur komplett. Tel.: 0176/55078827.

VERKÄUFE

Prospekte, Kataloge, Drucksachen

ÄLTERE KATALOGE (MÄ., TRIX, FLM., LGB, Roco, Riv., Lilip., Vollm., Lim. Kato, Kibri, KTM, Herpa, etc.). Liste (Rückporto) bei Steingahs, Wardstr. 23, 46459 Rees.

MEB Hefte 9/92–4/99, ungebunden, kpl. € 40,– zzgl. Versandkosten. kjhoefer@web.de.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Verkaufe Originalfotos DB-Dampfloks 1965–1975 als Auswahlsendung (nach Baureihen sortiert, alles Handabzüge!). M. Hengst, Am Pfiff 35, 01187 Dresden. Tel.: 0173/3690401 oder Eisenbahnbildarchiv@gmx.de.

VERKÄUFE
Fanartikel

Org. preuss. Dienstvorschriften, org. preuss. Signalhorn, Laternen/DR K, Signalhorn Mehrklang, Wintermäntel DRG/DR/DB und vieles mehr, org. Bahnsteigleuchte usw. 06241/206244 od. 0178/8315133.

GESUCHE
Dies + Das

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 02447/913753, mobil, 0179/5155612. E-Mail: brueckenbauer@t-online.de.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

10/2011 = 12. August
Erstverkaufstag 14.09.2011

11/2011 = 09. September
Erstverkaufstag 12.10.2011

12/2011 = 07. Oktober
Erstverkaufstag 09.11.2011

Hebel aus Stellwerk sowie weitere historische Stellwerkstechnik gesucht. Tel.: 0173/6914938.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Dachplatten wasserfest für Gartenbahn Modelle Ziegel + Eternit Motive großflächig 80 x 50 cm 1:25 dringend gesucht. P. Späth, Gatternweg 25, CH-4125 Ricken. Tel.: 0041/616415152.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Suche Unterlagen, Fotos, Beschreibungen von Vorkriegstriebwagen, Steuerwagen, Beiwagen. Interessenten bei der Aufarbeitung und Betrieb von VT, VS. Tel.: 03473/808501.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur 0 Liebmann Stadtilm gut erhaltenes Fahrwerk einer BR 64 sowie Vor- oder Nachläufer von gleicher Baureihe. Tel.: 030/50898646.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

www.besiggmbh.de

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

LGB von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung und Echtdampfmodelle zu fairem Preis. Tel.: 0341/4613285.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Kaufe LGB, Spur II und Zubehör. Zahle 35% vom Neupreis. Gerne ganze Anlage/Sammlung oder auch nur Zubehör. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332.

Gesuche

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Anzeigenabteilung Chiffre-Nr. ....
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

Ich suche skandinavische Modelle und USA Modelle. Bitte schreiben an Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla, Schweden.

Verk. H0m Lok 99 6101, Eigenbau, wegen Spuraufgabe, Zustand ok, € 100,– + Porto € 4,30. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Bestpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Kaufe Modellbahn in Spur H0. Gleich- u. Wechselstrom. Zahle 35% vom Neupreis. Auch ganze Anlage/Sammlung. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Ankauf von Märkl. H0, Fleischm., Roco + Trix (Express) Samml. o. Anlage. Zahle faire Preise. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Hier gibt's das volle Programm!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Schienenbus 3-tlg. H0 GS von Roco. Tel.: 0160/3771316.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Modelleisenbahn und Zubehör gesucht. Fleischmann, Märklin, Roco, Trix, Rivarossi, Bemo, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen, baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Gesuche
Fahrzeuge TT, N, Z

Spur TT – suche den 2-teiligen ETA von Jatt/Tillig. Evtl. auch von Rothe, Epoche 3, DR. Angebote an 0178/2865796 (ab 18 Uhr) oder spalt@01019freenet.de.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Ank. von Spur N+Z, Samml. oder Anlage zu fairen Preisen. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977449, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

TT, N oder Z von grivatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Gesuche
Fahrzeuge sonstige

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Wiking 1:87 Pkw, Lkw, Bj. 60–80, Lkw Solozugm. Pullmann 595/1 o. L3500-L5000 Merc. Ebner J., Tel.: 08245/968133 (ab 20 Uhr) o. Preislisten.

Suche Lemaco prestige models BS 1/24 ungebaut Porsche 356A Speedster Nr. Auto-005/2. Tel.: 07351/23806 oder freddy58@web.de.

Loks, Wagen, Zubehör in Z, N, H0, Einzelstücke in Spur 1, LGB, Maxi, Modellautos. Wir suchen in Spur Z, N, H0 div. Loks, Wagen, Modellautos und Zubehör. Tauschangebote sind willkommen. Private und kostenlose Liste anfordern bei der IG N-Fellbach, c/o Ahles, Dorfstr. 8, 71636 Ludwigsburg.

Gesuche
Zubehör alle Baugrößen

Suche Umbausatz von Günther B 094 für Fleischmann-Loks Nr. 4094 und 4095. Hans G. Hossfeld, Tel.: 08178/3439.

Gesuche
Literatur, Video, DVD

Kaufe Eisenbahn DVD's. Zahle je Stück € 5,–. Gerne ganze Sammlung/große Menge. Tel.: 0175/3503352 oder 05532/815332. E-Mail: kuehne.stadtoldendorf@yahoo.de.

Mo.-Do. 9-17 Uhr, Fr. 9-15 Uhr.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Su. Buchfahrpläne DR und DRG vor 1949. Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095.

Suche MIBA-Jahrbuch 2008 CD evtl. im Tausch mit älterer EJ Jahrgans-Archiv CD. Horst Büllesfeld, Am Alten Dorf 32, 92637 Weiden/Opf.

Gesuche
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche: Piko-Kataloge 1985–1990, Sachsenmodelle-Katalog 1991/92, Roco-Kataloge 1991–1993. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Märklin-Preislisten von 1985 bis 2001. Möglichst UVP-Listen, Händler-Preislisten sind auch willkommen. Mir genügen gut lesbare Kopien. Vielen Dank! Angebote und Listen bitte an mm-inserat@online.de.

Gesuche
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Sonstiges

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Hilfe beim Aufbau einer Eisenbahnanlage H0, Std.-Lohn. Angebote aus dem Großr. München u. Obb. erbeten. Angebote unter Chiffre-Nr. 08-11-01 an die VGBahn Anzeigenabtlg.

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Sie hatten schon immer den Wunsch, eine Modelleisenbahn zu bauen, trauen sich aber nicht so richtig? Engag. Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie. Raum NRW oder nach Absprache. Tel.: 0162/9271561.

URLAUB
Reisen, Touristik

Borkum: Komf. FeWo m. Balkon, 54 qm, 2–4 Pers., € 45 – € 68/Tg., Bäcker am Haus, 15 Min. Fußweg z. Insel-Bf. und Strand, Bettw., Handt., Reinig. inkl. Tel.: 02556/997625.

Schwarzwald
Urlaub auf dem Bauernhof
Erholen Sie sich dort wo die Natur noch ursprünglich ist. In ruhiger, idyllischer Landschaft gelegen, herrlich. Urlaubs-Wanderparadies, 5 km bis zur Schwarzwaldbahn mit KONUS-Kurtaxe, Bus- u. Bahnfahrt u. Schwimmbad frei. Familienfreundliches rustikales Schwarzwaldhaus mit Liegewiese, Modelleisenbahnfan. Fam. Gureth Obertal 25, 77736 Zell a.H. Tel.: 07835/1379. FeWo/App. 2–4 Pers. ab 25,– € bis 40,– € pro Tag. www.gureth.de, info@gureth.de.

Harz: gemütliche FeWo, gute Ausstattung, Waldlage. Harzer Schmalspurbahn + Modellbahnzentrum im Oberharz, Wanderung entlang der Brockenbahn. Tel.: 04209/3262 von Privat.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 13,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 6,50, keine Endreinigungsgebühr, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Rügen: Modellbahner bietet FeWo für 2–4 Pers. ab € 40,– im Herrenhaus Poppelvitz sowie in Putbus. Tel.: 038304/629806, www.natururlaub-ruegen.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch den Kurs „aus Naturprodukten Modellbäume selbst gestalten". FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nord-Ostsee-Kanal Teststr. Vossloh u. Voith. FeWo, 2–4 Pers., € 35–55, auch Radfahrer-Urlaub. Tel.: 04346/7493, www.fasanenweg1.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/FeHaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

Modellbahnbörse auf Fehmarn. Am 31.07. sowie am 11./12.08 von 10–18 Uhr. Im August zeitgleich mit den Dampfsonderzugfahrten über die Fehmarnsundbrücke. Börse in der Modellbahn-Schauanlage im Landkirchener Weg 46, 23769 Fehmarn. Tel.: 04371/889990. **www.modellbahn-fehmarn.com.**

www.bv-messen.de

07.08.: Modelleisenbahn-, Auto- und Spielzeugmarkt, 10–16 Uhr, 65929 Frankfurt-Höchst, Saalbau BIKUZ, Michael-Stumpf-Str. 2. Tel.: 03681/455525, 0172/9139838, www.morneweg-maerkte.de.

CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 21.08.: 11–16 Uhr, 21423 Winsen, Rathausstr., auf dem Oldtimer-Markt. 28.08.: 15–18 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 25.09.2011 von 9–13 Uhr in der Stadthalle am Steintor, 16321 Bernau, Berliner Str. Nächster Termin 27.11. Info-Tel.: 030/9446355.

Aus der Ideenkiste

Ohne Halt

An vielen Triebwagen der Baureihen 185 und 195 der Firma Piko gehen durch Materialverhärtung die freistehenden Haltegriffe zu Bruch. Ersatz in Form von Neuteilen gibt es für die in die Jahre gekommenen Fahrzeuge leider nicht mehr, weshalb man sich selbst Abhilfe schaffen muss. Eine Möglichkeit sind handelsübliche Heftklammern, mit denen sich die Griffstangen leicht ersetzen lassen. Diese wurden gekürzt und schwarz lackiert. Zur Befestigung am Fahrzeug wurden mit einem feinen Bohrer ein Millimeter große Löcher ins Gehäuse gebohrt und die Griffstangen mit Sekundenkleber fixiert. *Fred Streubel*

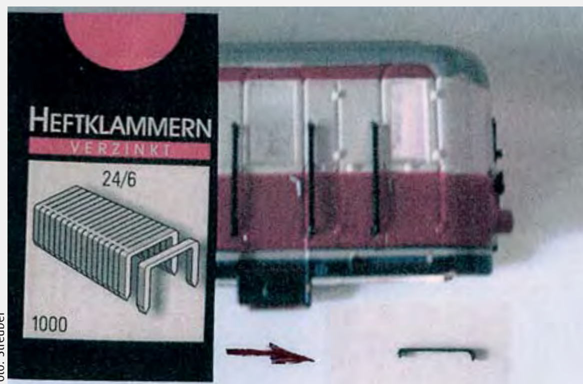


Foto: Streubel

Handelsübliche Heftklammern eignen sich sehr gut als Ersatz für abgebrochene Griffstangen aus Kunststoff.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Bruch im Getriebe

Mit geklebtem Zahnrad geht die Fahrt weiter.

Bei Limas Lok der Baureihe 120 sind die Zahnräder auf der Antriebsachse ein Problem, weil sie häufig brechen. Aber sie können repariert werden: Zuerst werden die Antriebsachsen der Lok ausgebaut und die Zahnräder wie auch die Achsen gründlich gereinigt. Dabei müssen die Radscheiben nicht abgezogen werden. Ist nun alles gesäubert und trocken, wird links und rechts neben dem mittig ausgerichteten Zahnrad sowie in den Riss des Bruches etwas Sekundenkleber eingefüllt. Danach wird das Zahnrad für einen Moment mit einer Miniaturzwinge zusammengedrückt, so dass der Bruch schließt und das Zahnrad wieder bombenfest auf der Antriebsachse sitzt. Die Lok kann nun dem Betriebsdienst übergeben werden. Bis zur nächsten Hauptuntersuchung wird es höchstwahrscheinlich keinen Aufenthalt im Ausbesserungswerk mehr geben. *Werner Graf*

Rundfunk für die N-Anlage

Für Radio- und Sprechfunk auf der Modellbahn wird ein Sendemast benötigt.

Am 22. Dezember 1920 meldete sich erstmals die Welle 2700 der Hauptfunkstelle der Deutschen Reichspost. Damit wurde der öffentliche Rundfunk in Deutschland geboren. Für den Nachbau eines Funkturms für die Modellbahn wurden im ersten Arbeitsschritt Streichhölzer mühevoll mit einem Cuttermesser längs geviertelt. Eine Streichholzlänge bildet immer ein Segment des Mastes, das dann unten und oben mit nämlichen, aber verkürzten Streichhölzern als Abschluss mit UHU-Holzleim zusammengefügt wurde. Selbiges wurde mit den Querstreben ausgeführt. Zum Schluss wurden dann die Segmente (sechs Stück) so zusammengestellt, dass sie einen kompletten Masten bilden. In den fertigen Funkmast wurde anschließend ein Kabel eingezogen und an der Spitze eine rote Glühbirne eingesetzt. Für die drei Abspannseile wurde normaler Zwirn verwendet. Die Warnlampen an den Seilen wurden mit roter Knete geformt. Den Sockel bildet der Fuß eines ausgemusterten TT-Signals, während bei den Abspannungen am Boden auf Stecknadeln zurückgegriffen wurde. Nun folgten noch die rot-weiße Bemalung und Alterung des Funkmasten. Zum Abschluss wurde noch ein Haus in ein Postgebäude umfunktioniert. Die Bauzeit für den organinalgetreuen Funkmasten der Modellbahn betrug rund 50 Stunden.
Thorsten Kammer



Foto: Kammer

Der filigrane und dominierende Mast bereichert die Modelllandschaft.

Der Rohbau der Schindler-Villa aus Landsberg am Lech steht. Im zweiten Teil komplettiert Jörg Chocholaty den Prachtbau im Maßstab 1:87 von Christof Plischka.

Die Balkonseite des Gebäudes steht der Eingangsseite in ihrer Eleganz in nichts nach.

Ein Traum in 420 Teilen

Teil II



Die Treppen zum Windfang auf der Rückseite und zum Eingang auf der Vorderseite der Schindler-Villa setzen sich jeweils aus fünf Einzelteilen aus Karton zusammen.



Die fertig verklebten Treppenelemente werden anschließend auf ihrer jeweils in der Bauanleitung angegebenen Seite am Modell der Schindler-Villa befestigt.



Der dreiteilige Windfang sollte komplett montiert und lackiert am fertig kolorierten Gebäude angebracht werden. Dazu ist es nötig, die überstehenden Passnasen des oberen Balkens zu entfernen.



Der komplett montierte Portikus mit seiner filigranen Gitterstruktur ist ein weiterer interessanter Blickfang an dem wunderschönen H0-Modell.



Ebenso wird der obere Balkon fertig montiert und nach der Farbgebung am bereits kolorierten Gebäude befestigt.



Der Wintergarten setzt sich aus dem äußeren Holzrahmen und dem Fenstersprossenteil zusammen; hier ist er zu Testzwecken zusammengesteckt.



Auch am Hauptdach wurde die sichtbare Materialstärke an der unteren Ziegelkante mit einem scharfen Skalpell und mit großer Vorsicht auf ein Modellmaß abgetragen.



Das Hauptdach wird mittig abgewinkelt und mit den beiden Regenrinnen, dem Sparrenholzteil und den beiden Giebelabschlüssen bestückt, bevor es aufs Gebäude aufgesetzt wird.



Die überstehenden Längsbalken kann man, falls gewünscht, mit einem geeigneten 2x2-Millimeter-Vierkantprofil zum Beispiel von Evergreen ergänzen.

Der erste Teil des Beitrags widmete sich der Montage des Korpusses des Laser-Karton-Bausatzes der Schindler-Villa, deren Vorbild bis 1969 in der oberbayerischen Stadt Landsberg am Lech in unmittelbarer Bahnhofsnähe stand. Nun fehlen im Wesentlichen noch das Aufsetzen des Daches, zahlreiche Kleinarbeiten und die passende Dekoration.

Sind alle Türme fest an den Fassaden verklebt, folgen die umlaufenden Gesimse und der untere Sockel. Die Teile sind laut Bauanleitung gegen den Uhrzeigersinn um das gesamte Gebäude zu kleben. Eventuell auftretende Spalten werden wiederum mit Revell Plasto verschlossen. Die Materialstärke der sichtbaren Ziegelkanten wurde durch schräges rückseitiges Anschleifen reduziert. Damit die Papierschicht dabei nicht ausfranst, wird zuvor etwas Sekundenkleber aufgetragen. Die Montage der Turmdächer stellt keine Schwierigkeit dar. Über die entstandenen Fugen sind abschließend die Firstziegelstreifen zu kleben.

Um den dreiteiligen Windfang später komplett montiert und lackiert am Gebäude montieren zu können, ist es nötig, die beiden überstehenden Passnasen am Boden des oberen Balkons abzuzwicken. Die entsprechenden Schlitze der beiden Windfangseitenteile füllt man etwa mit Holzstreifenresten des Bauteilerahmens. Auch der obere Balkon sollte nach der Farbgebung ebenfalls fertig montiert an der Fassade verklebt werden.

Der Wintergarten setzt sich aus dem äußeren Holzrahmen und dem dahinter zu verklebenden Fenstersprossenbauteil zusammen. Auch hier folgt das Verglasen erst nach der Farbgebung in der zuvor beschriebenen Methode.

Auf der Giebelseite des Hauptgebäudes kann man die überstehenden Längsbalken aus 2x2-mm-Vierkantprofil von Evergreen ergänzen. Für die Blitzfangstangen auf den


10
Am fast fertigen Dach sind nun noch die drei unterschiedlichen Schornsteine und die Firstziegel zu ergänzen.


11
Die Verkleidung des so genannten Ortgangs entsteht aus aufgeklebten 0,4x2-mm-Polystyrolprofilen von Evergreen.


12
Für die Blitzfangstangen wurde dünner, 0,3 mm starker Messingdraht verwendet. Das Verkleben der Holzkugeln erfolgt am besten mit UHU-Plus.


13
Nach einer Grundierung mit weißer Dispersions- oder Latexfarbe erfolgt die eigentliche Farbgebung mit Acryl- oder Ölfarben.


14
Die Töpfe und Blumenschalen stammen vom Pflanzenkübelset von Busch. Zur Darstellung der Pflanzen kommen Produkte von Silhouette zum Einsatz.


15
Passgenau angefertigte größere Blumenkübel und –kästen entstehen aus Polystyrol-Vierkant- und -Flachmaterial.



16
Zur Darstellung von Rankgewächsen wie etwa wildem Wein eignet sich beispielsweise Ahornlaub von Silhouette sehr gut.



17
Feinen Blütenflock (ebenfalls Silhouette) gibt es in sechs Farbtönen. Mit einem mit Klarlack benetzten Pinsel lassen sich die Blüten regelrecht aufmalen.



Turmspitzen wurde etwas dünnerer, 0,3 mm starker Messingdraht verwendet. Das Verkleben der insgesamt vier Holzperlen erfolgt dann am besten mit UHU-Plus.

Ein paar Anmerkungen zur Farbgebung: Man kann das gesamte Gebäude mit weißer Latex- oder Dispersionsfarbe vorgrundieren. Die eigentliche Bemalung wird entweder mit Acryl- oder Ölfarben vorgenommen.

Was die Kombination der Farbtöne anbelangt, ist eigentlich alles erlaubt, was gefällt. So kann man beispielsweise die Fassaden in Weiß, einem hellen Beigeton oder aber auch in einem hellen Grün halten. Die Gesimse könnten als Kontrast dazu etwas dunkler abgesetzt werden wie in diesem Fall in einem helleren Braunton. Ebenso wären etwas dunklere Fassaden denkbar mit helleren Gesimsen, zum Beispiel in reinem Weiß oder einem sehr hellen Grauton.

Wie aus einer älteren Originalaufnahme ersichtlich, waren die Dächer beim Vorbild komplett mit Schieferplatten gedeckt. Eine Kombination von Biberschwanzziegeln und mit Kupferblech gedeckten Seitendächern, hier auf Grünspan getrimmt, sorgt jedoch für interessante Farbkontraste.

Die Konstruktion des Modells erfolgte übrigens anhand von Originalplänen, die allerdings nicht alle Ansichten zeigten. Bei der im Nachhinein aufgetauchten, offenbar einzigen Schwarzweißaufnahme zeigten sich dann schließlich kleine Abweichungen, die nur Details betreffen. So verfügte beispielsweise das quadratische kleine Turmdach über Fenster, die aber aufgrund ihrer kleinen Abmessungen in Lasertechnik nicht realisiert werden können.

Was die Aufstellung betrifft, ist vieles denkbar. Beim Vorbild stand die Villa, wie erwähnt, direkt an den Gleisen unmittelbar in Nähe des Bahnhofs. Ebenso könnte man sich das Gebäude in einem größeren, parkähnlichen Grundstück mit umlaufenden Mauersockeln und Eisengeländer samt großem Zufahrtstor vorstellen. Eine hohe Hecke, die das Grundstück umgibt, wäre sicherlich passend. Der repräsentativste Standpunkt aber ist eine kleine Anhöhe. Ein mittig auf den Haupteingang zulaufender, langgezogener Fußweg könnte mit einigen Stufen versehen werden. Für die Zufahrt mit dem Kraftwagen wäre eine ein- oder beidseitig, im großen Bogen nach oben führende Auffahrt denkbar. Neben zahlreichen Ziersträuchern und kleinen Bäumen könnte man kleinere Parkleuchten entlang des Fußweges oder der Auffahrt aufstellen. Dagegen scheint der Standpunkt direkt am Bahnhof fast schon unglaubwürdig.



Fotos: Jörg Chocholaty

Ein Schmuck für jede H0-Anlage

Das Gebäude lädt geradezu ein, es mit reichlich Blumenschmuck und ähnlichem Zubehör zu dekorieren. Dafür sprechen alleine schon der Windfang, die Terrasse und die beiden Balkone. Stellflächen für Blumenkästen sind ebenso genügend vorhanden. Töpfe und Blumenschalen gibt es in Form des Pflanzenkübelsets von Busch. Das plastikhafte Aussehen wird schon durch eine Spritzlackierung mit Mattlack gemildert. Man könnte die Töpfe auch weiß vorspritzen und in Terrakottatönen, mal rötlich, mal gelblicher, bemalen. Passgenau angefertigte Balkonkästen entstehen aus 1,5x1,5- bis 2x2-mm-Vierkantprofil von Evergreen. Bietet die Fensterbank nicht genügend Platz als Stellfläche, klebt man die Kästen nach der Farbgebung unter den Fenstersims. Die entsprechenden Haltebügel kann man an der Vorderseite der Kästen mit zwei hauchdünnen aufgeklebten Polystyrolstreifen nachbilden. Der Rest wird ohnehin von der Blumenpracht höchst wirksam verdeckt. Schöne Farbkontraste lassen sich beispielsweise mit Blütenflock von Silhouette arrangieren. Die feine Streu ist in sechs verschiedenen Farbtönen erhältlich. Trägermaterial bildet in diesem Fall Birkenlaub der Nenngröße N desselben Herstellers.

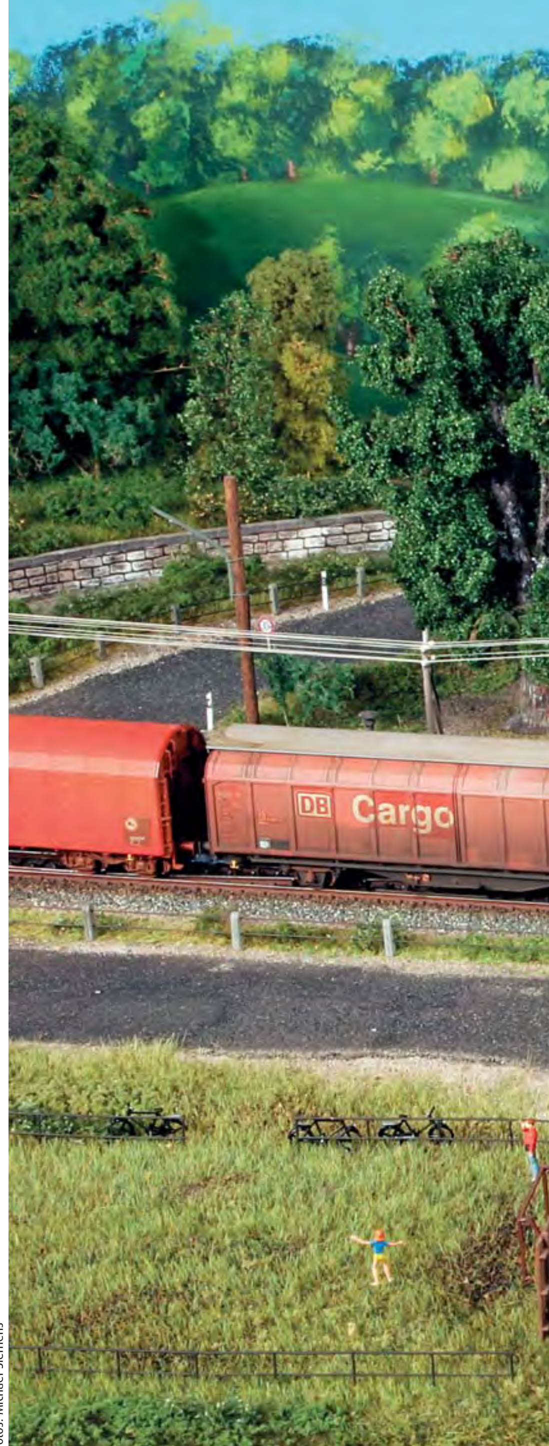
Die Villa ist zum Preis von 223,40 Euro erhältlich bei Anno1899, Christof Plischka, Wanderhofstr. 12, 86971 Peiting, Tel.: 08861/7137677, E-Mail: kontakt@anno1899.de.

Jörg Chocholaty/al

Mit der neuen Zugautomatisierung TCCS von T4T, Technology for Trains, lassen sich weitere digitale Funktionen auf der Modellbahn verwirklichen.

Kupplungskopf und Kabel

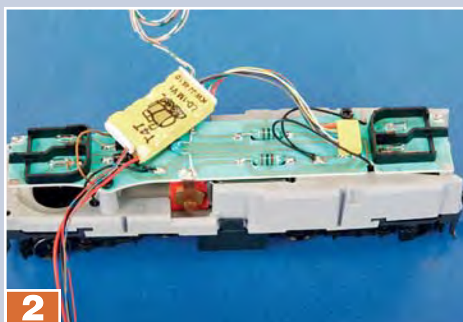
Das fernbetätigte Abkuppeln von Fahrzeugen ist auf der Modellbahnanlage schon lange ohne Entkupplungsgleis möglich. Seit den 1960er-Jahren gibt es die Telex-Kupplung von Märklin, ähnliche Produkte haben auch Roco oder der Zubehörhersteller Krois im Programm. Im Allgemeinen sind hier aber nur die Triebfahrzeuge mit einer steuerbaren Kupplung ausgerüstet. Einen anderen Ansatz verfolgt die neue Zugautomatisierung TCCS der Bornheimer Firma T4T. Hier ist es nicht nur möglich, jedes mit dem System ausgerüstete Fahrzeug an jeder Stelle der Anlage abzukuppeln. Der Zug wird über den Zugbus als elektrische Einheit betrachtet und der Betrieb mit vielen weiteren Funktionen belebt. Dazu gehören Schaltausgänge für Beleuchtungen, Stromspeicher für eine sichere Stromversorgung oder die Mehrfachtraktion ohne langwierige Abstimmungen der Lokomotiven. Ermöglicht wird dies durch den Einsatz von Lok- und Wagendecodern, die über die Kupplung Daten austauschen. So weiß der Lokdecoder, wie viele Wagen sich im Zug befinden und auf welcher Lokseite. Auch der Wagendecoder ist über seine Position im Zugverband informiert und über die lange Lokadresse ansprechbar. Die Stromversorgung aller Fahrzeuge geschieht über den Lokdecoder, eine Stromabnahme über die Wagenachsen ist nicht erforderlich. Der Lokdecoder LD-1 arbeitet im DCC-Format, besitzt sechs bis acht Funktionsausgänge und den Anschluss für einen Energiespeicher. Wie jeder moderne Digitaldecoder bietet der LD-1 eine Fülle von Einstellmöglichkeiten, deren Aufzählung den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde. Interessierte finden auf den Internetseiten von T4T weitere, ausführliche Informationen (http://t4t.e-vendo.de/).



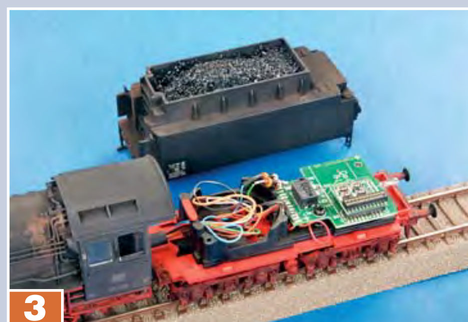
Fotos: Michael Siemens



Mit dem Inhalt des T4T-Startsets lassen sich eine Lok und drei Wagen ausrüsten. Die Packung enthält Lok- und Wagendecoder, Kupplungen und Kleinmaterial.

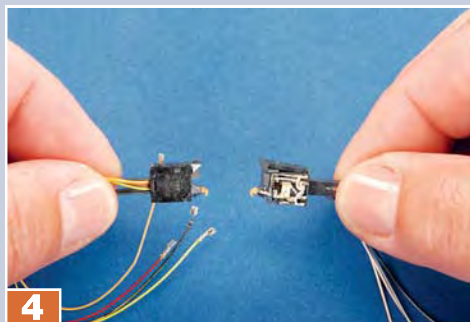


Besonders einfach ist der Einbau des Decoders bei Triebfahrzeugen mit einer achtpoligen Schnittstelle. Der Energiespeicher des Decoders benötigt aber etwas Platz.



Der Tender dieser Trix-Dampflok bietet genug Raum für den Einbau des T4T-Systems. Bei Modellen mit Tenderantrieb ist die Umrüstung nicht so einfach.

Die 212 276 erreicht mit ihrem Nahgüterzug einen kleinen Zwischenbahnhof, wo sie diverse Rangieraufgaben zu erfüllen hat.



Der spezielle Kupplungskopf passt in jeden Normschacht nach NEM. Auf der Unterseite ist eine Infrarot-Diode für Zug-Identifizierungs-Systeme vorhanden.



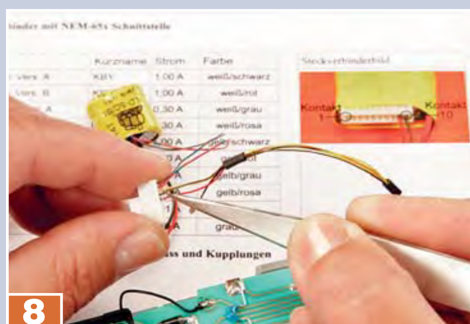
Beim Einbau der Kupplung muss ebenfalls genug Platz vorhanden sein. Auf keinen Fall dürfen die Kabel mit Teilen des Antriebs in Berührung kommen.



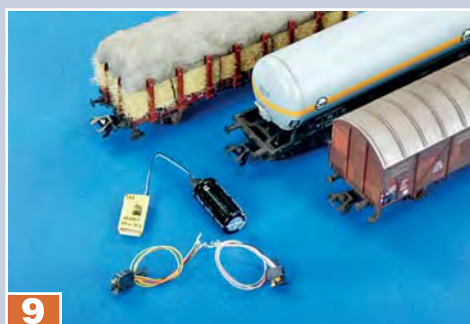
Dank Central- oder Mobil- Station können auch Märklin-Bahner das T4T-System verwenden. Nach dem Ausbau des Decoders ist genügend Platz im Modell vorhanden.



7 Für die Durchführung der Kabel wurde der Lokrahmen mit Bohrungen versehen. Die Ränder der Bohrungen müssen sorgfältig entgratet werden.



8 Nach dem Einbau der Kupplungen folgt der Anschluss an den Decoder. Die Kabel tragen einen Farbcode und müssen in der richtigen Reihenfolge montiert werden.



9 In dem T4T-System muss jeder Wagen mit einem Decoder und den Kupplungen ausgerüstet sein. Einbauraum bieten die meisten H0-Güter- und -Personenwagen.

Die Kupplungsköpfe TC-H0 passen in jeden NEM-Normschacht. Eine Infrarot-Diode an der Unterseite der Kupplung ermöglicht die Übertragung von Daten an entsprechend ausgerüstete PC-Systeme wie Lissy oder „TrainNavigation". Für den Einstieg in das T4T-System gibt es ein Startset, mit dem eine Lok und drei Güterwagen ausgerüstet werden können.

Platzbedarf in der Lok

Am einfachsten lässt sich ein Lokmodell mit achtpoliger Steck-Schnittstelle umrüsten. Der Decoder ist werkseitig mit dem passenden Stecker ausgerüstet. Für andere Schnittstellen wie die Bauart PluXX gibt es Adapter, ansonsten muss der Decodereinbau fest im Fahrzeug erfolgen. Solche Einbauten übernehmen auch Fachwerkstätten oder der Einbauservice von T4T. Neben dem Decoder will allerdings auch der Stromspeicher untergebracht sein. Bei den meisten Triebfahrzeugen wird es da schnell eng. Besonders im Rangierbetrieb mit den langsamen Fahrten ist der Einsatz des Speichers hilfreich. Loks für den Rangierdienst sind aber oft auch die kleineren Modelle. Im Zweifelsfall heißt es, entweder auf den Speicher zu verzichten oder eine andere der fünf angebotenen Varianten zu verbauen. Unter Umständen kann ein Dreileiter-Modell die Lösung sein. Die für diesen Beitrag umgerüstete Testlok ist eine V 80 von Roco. Die Dreileiter-Lok bietet mit einem werkseitig fehlenden Getriebe genügend Platz und ist schnell auf den Zweileiterbetrieb zurückgerüstet. Märklin-Bahner, die zur Steuerung eine Central- oder Mobil- Station einsetzen, können das T4T-System ebenfalls auf dem Dreileitergleis einsetzen. Das für den Betrieb notwendige DCC-Signal generieren beide Geräte. Der Umbau einer Märklin-Lok mit Gleichstrom-Bürsten- oder Allstrommotor ist für den erfahrenen Digitalbahner kein Problem. Schwieriger als der Decoder-Einbau kann die Montage der Kupplung sein. Nicht alle Fahrzeuge bieten von Haus aus die Öffnungen zur Durchführung der Kabel. Diese dürfen außerdem im Inneren des Modells nicht mit der Antriebstechnik in Form von Zahnrädern, Kardanwellen oder Schwungmassen in Kontakt kommen. Eine Beschädigung der sehr feinen Stromleiter wäre sonst die Folge. Neue Bohrungen im Lokrahmen müssen also sorgfältig geplant werden. Bohrränder und andere scharfe Kanten sind gründlich zu entgraten. Die Kabel sollten im Triebfahrzeug außerdem sicher befestigt sein. Trotzdem dürfen sie das Ausschwenken beziehungsweise die mittige Rückstellung der Deichsel nicht behindern. Es gilt somit, einige Punkte zu beachten, damit der Kupplungs- und Fahrbetrieb reibungslos funktioniert.

Wagen mit Elektronik

Wie schon erwähnt müssen auch die Wagen im T4T-System mit den Kupplungsköpfen und einem Decoder ausgerüstet werden. Mit den Abmessungen 20 x 11 x 5 Millimeter ist der Wagendecoder recht klein, dazu gehört aber auch ein Stromspeicher in Form eines Kondensators, der ebenfalls im Fahrzeug zu montieren ist. Bei den meisten Personenwagen der Baugröße H0 dürfte der Dachbereich genügend Platz für eine unauffällige Unterbringung der Komponenten bieten. Bei den gedeckten Güterwagen ist dies ebenfalls kein Problem. Andere Bauformen bescheren meist mehr Bastelarbeit. Kesselwagen zum Beispiel lassen sich umrüsten, wenn



10 Als Mindestgewicht für Wagen empfiehlt T4T rund 80 Gramm. Im Zweifelsfall hilft etwas Metall-Ballast, der zum Beispiel mit Doppelklebeband befestigt wird.



11 Die Durchführung der Kabel gestaltet sich bei jedem Wagenmodell anders. Grundsätzlich gilt es, genügend Abstand zu Rädern und Kinematik einzuhalten.



12 Bei diesem vierachsigen Wagen vom Typ Eaos von Trix verlaufen die Kabel unter dem Drehgestell. Potenziell gefährlich sind die recht scharfen Ränder der Spurkränze.

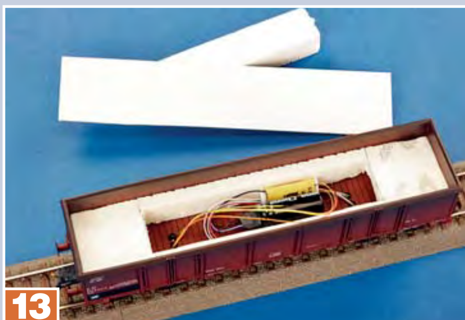


Nach dem Ende des Rangiervorgangs setzt sich die 212 276 wieder an den Zug. Langsam steuert der Lokführer sein Fahrzeug an den Güterwagen.

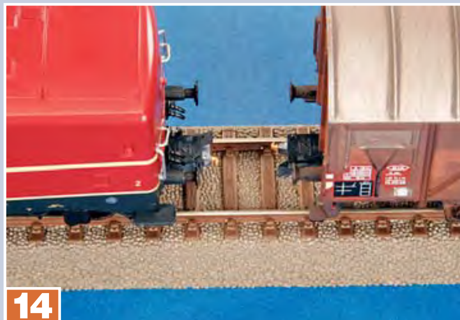
der Behälter des Fahrzeugs beschädigungsfrei zu öffnen ist. Bei offenen Güterwagen bietet ein Ladeguteinsatz die Möglichkeit, die eingebaute Elektronik den Blicken des Betrachters zu entziehen. Auch die meisten Flachwagen lassen sich mit einer Beladung aufwerten. Eine Aussparung im Transportgut bietet dann Platz für Decoder und Stromspeicher.

Für den Einbau des T4T-Systems muss zuerst geklärt werden, ob sich die Kupplung problemlos montieren lässt. Die allermeisten Wagenmodelle sind heute mit einer Kinematik für die Kurzkupplung versehen. Diese beansprucht meist recht viel Platz und darf beim Ausschwenken nicht behindert werden. Die für die Durchführung der Kabel erforderlichen Bohrungen im Wagenboden müssen also genau positioniert sein. Die Kabel dürfen nicht mit den Rädern in Kontakt kommen und sollen die Leichtgängigkeit der Deichsel nicht einschränken. Bei vier- und mehrachsigen Fahrzeugen ist zudem der Schwenkbereich des Drehgestells zu beachten. Das ausgewählte Modell sollte zudem für einen reibungslosen Betrieb ein Mindestgewicht von rund 80 Gramm aufweisen. Bei leichteren Wagen ist die entsprechende Zugabe von Ballast sinnvoll. Dank des NEM-Normschachts ist die Montage der Kupplungsköpfe schnell erledigt. Die Kabel werden durch zwei bis 2,5 Millimeter große Bohrungen ins Wageninnere geführt. Decoder und Stromspeicher kann der Bastler mit doppelseitigem Klebeband sicher fixieren. Gemäß den Kabelfarben und der Anleitung werden dann die Stecker für den Anschluss am Decoder belegt. Die Belegung sollte man genau beachten, denn Fehlsteckungen können zu Schäden an der Elektronik führen. Für den versierten Modellbahner dürfte die Zuordnung der vier Kabel je Kupplungskopf wohl kaum ein Problem darstellen. Nach dem Anschluss eventuell vorhandener Sonderfunktionen wie Innenbeleuchtung oder Schlusslicht ist der Wagen betriebsbereit. Für eine schnelle Inbetriebnahme der Fahrzeuge gibt es ein entsprechendes Kapitel im Handbuch. Nach der Eingabe der wichtigsten Einstellungen wie Adresse und Höchstgeschwindigkeit und einem einfachen Zeit-Weg-Abgleich kann der T4T-Zug mit seinen vielen Funktionen den Betrieb auf der Modellbahn bereichern. Natürlich hat der digitale Spielspaß seinen Preis. Für das hier verwendete Start-Set sind beispielsweise 239 Euro zu berappen. Angesichts der vielen Funktionen und Möglichkeiten, die mit anderen Bausteinen nur sehr aufwendig oder gar nicht zu realisieren sind, relativiert sich der Preis aber.

Michael Siemens



13 Bei offenen Wagen hilft ein Laderaumeinsatz, die Elektronik zu verstecken. Ein Deckel aus Karton und Ladegut decken den Einbauort später ab.



14 Wenn alle Komponenten richtig montiert wurden, öffnet sich die Kupplung auf Knopfdruck, und die Lok setzt sich automatisch ein paar Zentimeter vom Wagen ab.



15 Mit der umgebauten Märklin-Lok und der Mobil-Station funktioniert der Vorgang auch auf dem Dreileiter-Gleis. Das T4T-System bietet noch viele weitere Funktionen.

Basteln mit Polystyrol: Teil I – Mauerwerk

Massive, selbstgebaute Steinmauern aus Polystyrolplatten stützen im Modell Hänge am Rande von Bahngleisen ab.

HANGLAGE

Wo immer Bahnlinien in dicht besiedelten Gebieten gebaut wurden, standen die Ingenieure vor dem Problem, sich den engen Raum mit Siedlungen, anderen Verkehrswegen oder Ähnlichem teilen zu müssen. So blieb manchmal keine andere Möglichkeit, die Trasse in einer Geländevertiefung zu verlegen. Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu gewährleisten, müssen auch heute bei Bedarf entsprechende Stützmauern errichtet werden, in der Regel aus Beton, um die angeschnittenen Hänge gegen Abrutschen zu sichern.

In der Modellwelt sind Stützmauern ideal, um die verschiedenen Anlagenhöhen auf engstem Raum optisch abzufangen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten und Materialien, um Steinmauern darzustellen. Beim Vorbild bestehen jedoch viele ältere Stützmauern aus recht großen Steinquadern und besonders alte aus eher flachen, aufeinander geschichteten Bruchsteinen. Daher ist die Auswahl an Strukturen im Modell eher begrenzt. Neben den auf dünnem Karton farbig bedruckten Prägeplatten (z. B. von Faller) sind auch geschäumte Mauerwerksplatten (z. B. von Heki) oder selbstklebende Folien aus demselben Material (z. B. von Busch) denkbar.

Wer seiner Mauer farblich seinen eigenen Stempel aufdrücken und auch möglichst realistische Strukturen haben möchte,

Die steile Rampe zu einer Erzbrücke innerhalb eines Stahlwerkes wird zum Gleis hin durch eine Steinmauer (Polystyrolplatte von Auhagen) abgefangen.



dem seien allerdings Mauerwerksplatten aus Polystyrol empfohlen. Als Anbieter sind Auhagen, Kibri und Vollmer zu nennen, die hervorragende Produkte herstellen und auch spezielle Wünsche im Aussehen erfüllen können. Sie bieten zudem den Vorteil, zu den ebenfalls aus Kunststoff gefertigten Tunnelportalen zahlreicher Hersteller die passende Mauerwerksstruktur zu besitzen..

Jeder, der Erfahrungen mit Kunststoffbausätzen gesammelt hat, kommt problemlos mit den Polystyrolplatten zurecht. Natürlich sind hier einige Handgriffe mehr zu tätigen, will doch die Mauer schließlich ihre ganz individuelle Form erhalten.

Das Zuschneiden der Platten lässt sich mit einer kleinen Tischkreissäge mit Anschlag leicht bewerkstelligen. Mit ihr sind präzise Schnitte zu erzielen. Aber auch ohne Tischkreissäge ist das Zuschneiden mittels einer scharfen Messerspitze kein sonderliches Problem. An einem Linieal führt man an der zu trennenden Stelle die Messerspitze mehrmals entlang, um in die Kunststoffoberfläche möglichst tief einzudringen. Beim ersten Ritzvorgang sollte man jedoch nicht gleich zuviel Kraft aufwenden, denn es besteht die Gefahr, dass sich dabei das Linieal versehentlich verschiebt oder das Messer entgleitet. Lieber die ersten beiden Ritzvorgänge sanfter ausführen, gilt es doch, die Linie erst einmal zu halten. Später kann das Messer nicht mehr so leicht aus der dann vorgegebenen Ritze entgleiten. Nach dem Ritzen lässt sich die Mauerplatte entzwei brechen, denn Polystyrol ist ein sprödes Material, dass sich nicht nur biegen, sondern an Kerben auch leicht brechen lässt.

Bei dicker Materialstärke muss die Ritze deutlich tiefer in den Kunststoff eindringen, denn gegenüber glatten Polystyrolplatten können tief strukturierte Platten beim Abbrechen unschöne Bruchkanten entwickeln. Werden geschwungene Mauerkanten gewünscht, greift man zu einer Bügelsäge und schneidet die Mauerplatte aus.

Bei Mauerplatten mit Quadermauerwerk können oftmals die Mauerfugen zum Zuschneiden genutzt werden. Sollte es nötig sein, einen Schnitt mitten durch eine Steinlage zu führen, so bietet sich die Möglichkeit, die Schnittlinie auf der Rückseite mit Hilfe von Lineal und Bleistift anzuzeichnen. Dann empfiehlt es sich, die Schnittlinie mit einer Reißnadel anzukerben, weil so für den nachfolgenden Schnitt mit einem scharfen Cuttermesser bereits eine Führung vorhanden ist.

Manchmal kann eine Mauer nicht in einer geraden Linie gebaut werden, sondern ist in irgendeinem Winkel geknickt. Auch das ist im Modell kein Problem. Die Platten, aus denen die Mauern nachgebaut werden, werden an den Kanten, an denen sie zusammenstoßen, einfach abgeschrägt. So laufen die Kanten spitz zu, stumpfe Kanten werden vermieden. Um eine bestmögliche Passung zu erreichen, ist es angeraten, die Kanten noch zu versäubern, z. B. mit einer Schlüsselfeile mit einem feinen Hieb. Damit auch eine ausreichende Klebefläche an der schrägen Kante erzielt wird, ist es sinnvoll, die Kanten mit einem Messer oder an einer großen Schleifscheibe so abzuschrägen, dass die Kantenflächen mit dem darauf bestrichenen Kunststoffkleber bündig aufeinanderstoßen.

Geklebt werden die Kunststoffplatten auf einen stabilen Untergrund – möglichst aus Holz – mit Haftkleber, der auch etwas Lösungsmittel beinhaltet, z. B. Pattex. Mit diesem Kraftkleber kann sich bei vorschriftsmäßigem Kleben später keine Platte lösen. Von Alleskleber oder Weißleim wird abgeraten, sie haben nicht genügend Klebekraft oder haften auf der glatten Kunststoffplattenrückseite nicht ausreichend.

Stützmauern sollten möglichst mit dünneren Holzplatten hinterfüttert werden, Nicht nur, dass damit die nötige Stabilität erreicht werden kann, sondern auch eine realistische Mauerdicke. Als tauglich haben sich in der Praxis Multiplexplatten aus Birkenholz erwiesen, die in verschiedenen Dicken in Baumärkten zu kaufen sind. Um die Holzplatten zu schneiden, ist eine kleine Tischbandsäge für den Hobbybereich recht

QUADERSTEINMAUER



Da Mauerplatten geradlinig zusammenstoßen, verspachtelt man ihre Übergänge.



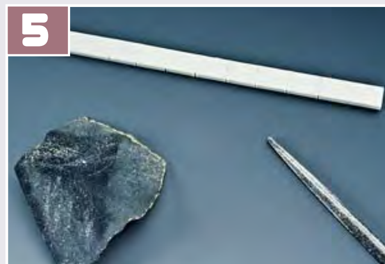
Nach dem Aushärten des Spachtels verschleift man das überschüssige Material.



Die mitverspachtelten alten Mauerfugen werden abschließend neu graviert.



Den oberen Mauerabschluss bilden den Platten beiliegende Abschlusssteinestreifen.



Aus 2 mm starkem Polystyrol können alternativ Abschlusssteinstreifen entstehen.



Die Abdecksteine stehen wie beim Vorbild an allen Kanten etwas über der Mauer.

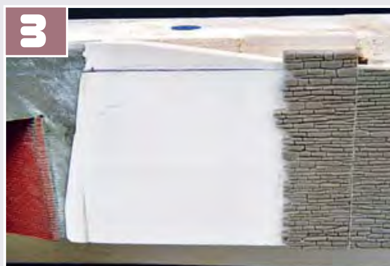
Bruchsteinplatte von Auhagen


1

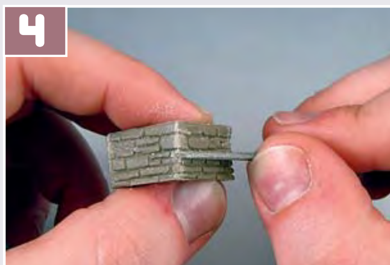
Die werksseitig verzahnte Bruchsteinplatte klebt man auf eine glatte Holzplatte.


2

In Ecken abgeschrägter Mauern sollte diese unschöne Verzahnung vermieden werden.


3

An den Übergängen zweier teilbarer Anlagenstücke ergibt sich immer ein Schnitt.


4

Satt verklebte Mauerecken werden später verschliffen und nachmodelliert.


5

Auch die Mauerabschlusskante sollte stets ihre Mauerfugen nachträglich erhalten.

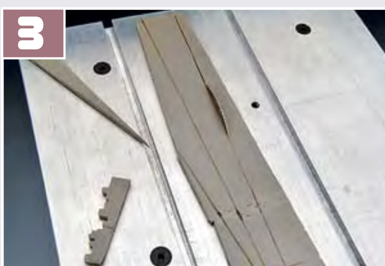
Unregelmässige Mauer


1

Aus Pappe fertigt man eine Schablone mit waagerecht markiertem Fugenverlauf.


2

Die Außenkanten der Schablone überträgt man auf die Rückseite der Mauerplatte.


3

Anschließend sägt man die Polystyrolplatte gemäß der ermittelten Vorgaben.


4

Den Kantenspalt des angesetzten Seitenflügels verfüllt man mit Nitrospachtel.


5

An der abgewinkelten Ecke werden die Abdecksteine entsprechend zugeschnitten.

nützlich, bei dünnen Platten kann auch eine Dekupiersäge ausreichen..

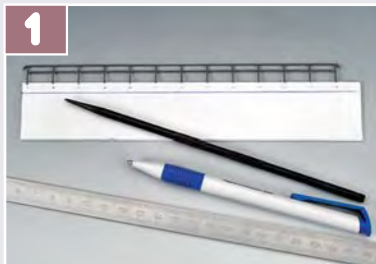
Oft sind die Mauerplatten nicht lang genug. Dann entstehen deutlich sichtbare Übergänge. Um sie zu kaschieren, ist es ratsam, die Stoßkanten ganz leicht nach innen abzuschrägen, damit sie keinen Spalt aufweisen können. Zusätzlich trägt man noch reichlich Polystyrolklebstoff an den Kanten auf, so dass er beim Zusammenfügen der Platten etwas hervorquillt und wie eine Spachtelmasse fungiert. Nach dem Durchtrocknen des Klebers wird er weggeschliffen und der Übergang ist nach einem Farbanstrich oft nicht mehr zu sehen.

Natürlich gilt es, das Mauerbild ohne Unterbrechung des Rhythmuses der senkrechten Mauerfugen auf der Nachbarplatte fortzusetzen. Manchmal muss dann die neue Platte durch das Abschneiden eines schmalen, senkrechten Streifens gezielt angepasst werden. Bleiben dennoch Fugen sichtbar, verschließt man sie mit Nitrospachtel (Autospachtel).

Ist die Spachtelmasse durchgetrocknet, ist es an der Zeit, überstehende und überflüssige Spachtelreste zu entfernen und ein bestmögliches Oberflächenfinish zu erzielen. Nützliche Instrumente sind beispielsweise spitze Messerklingen, die aber nicht zu scharf sein sollten, die Klingen kleiner Schraubendreher zum Fugenkratzen oder eine kleine Messingbürste, um strukturierte Oberflächen zu säubern. Die durch das Verkleben und Spachteln nicht mehr deutlichen waagerechten Fugenübergänge feilt man mit einer gebogenen Feile nach oder graviert sie mit einem passenden Stichel. Der Stichel dient auch zur Anfertigung neuer senkrechter Fugen.

All diese Arbeiten kann man sich bei den einzigartigen Auhagen-Kunststoffplatten mit Bruchsteinimitat sparen; hier hat Auhagen die seitlichen Abschlusskanten so gestaltet, dass vorgegebene Verzahnungen der Steinreihen genau ineinander passen und das Muster perfekt weitergeführt wird. Solche Kunststoffplatten wünscht man sich auch bei Quadermauern und anderen Mauerstrukturen wie Ziegelsteinen.

Zum Abschluss erhalten die Mauern noch die passenden Abdecksteine, die die Mauerkrone befestigen. Man kann sie aus 2 mm starken Polystyrolplatten selbst anfertigen, sofern man keine passenden Decksteine bei den gekauften Kunststoffplatten vorfindet. Die fehlenden Fugen deutet man an den beiden Außenkanten und auf der Oberseite mit einer scharfen Dreikantfeile an; in manchen Fällen genügt auch eine scharfe Messerklinge.



Das Polystyrolgeländer von Faller dient als Ausgangsmaterial für eine Lehre.



Die markierten vorgekörnten Löcher bohrt man mit einem Metallbohrer auf.



Mit einem dünnen Körner überträgt man die Abstände auf die Mauer.



Die so übertragenen Pfostenabstände weitet man nun auf.



Vorsichtig führt man die Zaunpfosten nach und nach in die Löcher ein.



Dicke Trinkhalme dienen als Abstandshalter beim Verkleben des Geländers.

GELÄNDERMONTAGE

Für die Gestaltung der Hangplatte selbst bieten sich Isolierplatten aus Schaumstoffen geradezu an. Solche Isolierplatten sind in Baumärkten erhältlich. Ein scharfes Cuttermesser genügt, um das passende Plattenstück zuzuschneiden. Deshalb sollten die Platten, aus denen der Hang angefertigt ist, von der Rückseite von Stützen aus Holz oder Polystyrolplatten stabilisiert werden.

Bemalt wird die fertige Mauer mit gewöhnlichen, matt auftragenden Kunstharzlacken, ebenso kann auch die Alterung mit den gleichen Farben erfolgen. Pulverfarben sind auch zur Verwitterung der Mauer denkbar, sollten aber abschließend mit Mattlack oder Fixativ-Spray vor versehentlichem Verwischen geschützt werden.

Benötigt eine Mauer ein Geländer, fertigt man sich zuvor eine Bohrschablone mit den passenden Abständen der Geländerpfosten an. Das kann ein Streifen aus Polystyrolresten sein, besser ist aber ein Alu- oder dünner Blechstreifen, denn mit jedem Bohren werden die Löcher bei einem Polystyrolstreifen unmerklich aufgeweitet, so dass nach einer gewissen Zeit die Führung des dünnen Bohrers nicht mehr präzise gegeben ist. Gebohrt wird mit einem Metallbohrer, der geringfügig größer ist als das Geländerstandrohr. Zum einen werden Ungenauigkeiten beim Abstandsbohren ausgeglichen, zum anderen lässt sich das Geländer auch mit dem aufgetragenen Klebstoff besser in die Bohrung einführen. Als Geländer eignet sich hervorragend das Faller-Produkt. Das Kunststoffgeländer lässt sich leicht schneiden bzw. ablängen und verkleben. Ebenso kann es mit Kunstharzlacken beliebig angemalt und gealtert werden. Um einen gleichmäßigen Höhenabstand der unteren Geländerquerstange zur Mauerdeckplatte zu erhalten, fertigt man erneut eine Lehre an. Alternativ und zum Fallergeländer ideal passen dicke Trinkhalme. Ihr Durchmesser entspricht in etwa dem Idelabstand. Mehrere kurze Trinkhalmröhrchen sorgen für stete Parallelität.

Damit sind die Bauarbeiten abgeschlossen und die Anlage ist, um einen interessanten Geländeteil reicher geworden.

Markus Tiedtke



Fotos: Markus Tiedtke

Das kleine Stellwerk, ein umgeändertes Vollmer-Modell, sitzt in einer Mauernische, die nur so dank des Selbstbaus entstehenn konnte. Verwendet wurden Kibri-Mauerplatten und Faller-Geländer.



Neonlampen an der Wand, Fahrleitungshalterungen an der Decke: Die innen filmbare Neubaustrecken-Tunnelröhre entstand aus einem PVC-Rohr.

Portale ins geheimnisvolle Dunkel sind reizvoll; der Modellbahner nutzt sie für optische Tricks.

T wie Tunnel



Erste Morgenröte im tiefen Schwarzwälder Höllental: 85 007 verlässt den Hirschsprung-Tunnel.

Schmunzelnd „Maulwurfshügel" genannt, bringt der gute alte Ecktunnel eine gewisse Abwechslung ins Spiel und wird beispielsweise von der Firma Noch bis dato aus tiefgezogenem Kunststoff angeboten.

Moderne Anlagen kommen ebenfalls kaum ohne Tunnel aus, etwa um vorbildwidrige Gleisverläufe respektive Schattenbahnhöfe zu kaschieren oder schlichtweg, um für optische Abtrennung – also illusorische Entfernung – zu sorgen.

Beim großen Vorbild wird ein teurer Tunnel in der Regel nur dann gebaut, wenn sich die topografische Situation nicht anders meistern lässt, beispielsweise mittels eines Einschnitts. Diese Grundregel sollte jeder Modellbahner verinnerlichen, ehe er sich am Ende womöglich ewig über eine unglaubwürdig wirkende Verlegenheitslösung ärgert. So sollte beispielsweise der Berg über der Röhre mindestens noch doppelt so hoch sein wie die Röhre selbst, deren Nachbildung im einsehbaren Bereich für heutige Modellbahner ohnehin Ehrensache ist: Denn erst durch dieses Detail erscheinen Tunnel und Berg gewichtig und massiv, sei alles in Wahrheit auch leicht und hohl!

Die Zubehörindustrie bietet eine Vielzahl verschiedener Tunnelportale an. Deren preiswertere Varianten aus Kunststoff oder Hartschaum werden zumeist ohne Röhre geliefert, welche man dann selbst (beispielsweise aus Heki-Dur-Mauerplatten) fertigen kann. Jene hochwertigen Bausätze von Vampisol beinhalten hingegen auch ein Stück Röhre. Die ebenfalls sehr gut gravierten Spörle-Silikonformen für Portal, Flügelmauern, Decksteine und Röhren-Seitenteile lassen sich beliebig oft mit Gips abgießen und eignen sich somit vor allem für Großanlagen-Bauer. Individualisten basteln zumeist lieber selbst, entweder mit Phantasie oder genau nach Vorbild: Im Internet findet sich unter www.eisenbahntunnel-portal.de eine vom Hobby-Kollegen Lothar Brill meisterlich zusammengetragene Inspirationsfülle.

Michael Robert Gauß



Leichtbau statt Holz: Styrodur genügt, um Portale und Röhren zu fixieren.



Vampisols Tunnel für Modellbahn-Genießer: Eine adäquate Patinierung veredelt feinste Gravuren.



Oft vergessenes Rettungs-Detail: Spörles Silikonformen glänzen mit Tunnelnischen in der Röhre.

Fotos: Gauß

Neukonstruktion

FLEISCHMANN
Maßstab : PERFEKTION

H0

Schlepptenderlok P6 der K.P.E.V. / K.M.E.

Die Lokomotiven der Gattung P 6 wurden als Universallokomotiven konzipiert. Sie sollten nicht nur Personen- und Güter-, sondern auch Schnellzüge im Hügelland befördern können. Das erste Fahrzeug lieferte 1902 die Firma Hohenzollern. Die Maschinen wiesen einige Konstruktionsmerkmale auf, die als typisch für ihren Konstrukteur Robert Garbe galten – beispielsweise den engen, weit vorne liegenden Schornstein und die besondere Lage des Kessels. Insgesamt wurden 275 Exemplare gebaut. 110 Maschinen mussten nach dem I. Weltkrieg als Reparationsleistung an verschiedene Nachbarländer abgegeben werden.

Die Neukonstruktion wartet mit zahlreichen Finessen und liebevollen Details auf:

- Fahrwerk sowie feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss
- kulissengeführte Kurzkupplungen
- gefederte Puffer
- Führerhausbeleuchtung
- Kolbenstangenschutzrohre sowie Kupplungshaken/-schläuche, Schaufel und Schürhaken beiliegend
- Lokpersonal
- vorbereitet für einen Rauchentwickler
- PluX-Digitalschnittstelle
- Sound (optional)



- **Artikel-Nr: 413701 (DC) UVP € 389,–**
- **Artikel-Nr: 413771 (DCC-SOUND) UVP € 499,–**
- **Artikel-Nr: 393771 (AC-SOUND) UVP € 499,–**
- **Auch als Varianten der französischen Nordbahn und der polnischen PKP erhältlich.**

www.fleischmann.de
Unverbindliche Preisempfehlung. Änderungen vorbehalten.

Neuheit 2011

Mit Volldampf voraus !

modellbahnshop-sebnitz.de

modellbahnshop sebnitz

vorbestellen: ● **sofort lieferbar:** ●
AC: Wechselstrom DC: Gleichstrom



30-7073311 BR 175 015 / 16 DR, Ep.IV (DC)
30-7073313 Ergänzungswagen VMe 175 503-2 DR, Ep.IV (DC) 69,99 €



75-59580 Diesellok BR 118.4 (6-achsig) DR, Ep.IV (DC)
75-59380 Diesellok BR 118.4 (6-achsig) DR, Ep.IV (AC, Digital)



41-91000 Doppelstockwagenset DR, Ep.IV (1 x DBmq Steuerwg. 2 x DBmu Sitzwg.)
41-91005 Doppelstockwagenset DR, Ep.IV (2 x DBmu Sitzwagen) 64,95 €



21-HN9006
Köf II der DB, Ep.III



21-HN9007
Köf II der MWB, Ep.IV



21-HN9008
Köf II der DBP, Ep.IV

Ab 50,- € Warenwert liefern wir Ihnen die Ware innerhalb Deutschlands portofrei nach Hause.

Modellbahnshop Sebnitz • Versandhandel • Lange Str. 62 • 01855 Sebnitz
Tel.: **03 59 71-80 93 50 oder 80 50 9** • Fax: **03 59 71-80 45 8** • **info@modellbahnshop-sebnitz.de**

Änderungen und Irrtümer vorbehalten! Angebot nur solange der Vorrat reicht! Redaktionsschluß: 28.03.2011



Die Detaillierung ist klasse, Lackierung und Bedruckung sind es ebenfalls und das Tüpfelchen auf dem i ist der Sound.

Fotos: Rainer Albrecht

Eine N-Lok mit Sound ist noch immer etwas außergewöhnlich. Fleischmanns Taurus ist ein bedeutender Vorreiter.

Kleiner Musikus

Den Fleischmann-Konstrukteuren ist mit den neuen Modellen aus der Siemens-Taurus-Familie schon ein großer Wurf gelungen. Die Soundmodelle dieser Maschinen sind sogar kleine Meisterwerke und mit Sicherheit vorbildlich für die Möglichkeiten in der Spurweite N bei digitalen Soundmodellen.

Die Geräuschkulisse, die der Zwerg im Maßstab 1:160 entwickelt, ist beeindruckend, bei Dauerbetrieb müsste man die Lautstärke vermutlich gar herabsetzen. Und wie es sich für eine echte 1116 gehört, wird beim Anfahren eine ansteigende Tonleiter abgespielt. Als weitere Geräusche stehen die üblichen Verdächtigen wie Hörner, Bahnsteigansagen, Luftpresser und Führerstandsmitteilungen zur Verfügung. Insgesamt 13 verschiedene Geräusche sind auf dem Soundbaustein gespeichert. Daneben gibt es als zusätzliche Digitalfunktionen einen Rangiergang, eine Anfahr- und Bremsverzögerung und ein ziemlich authentisches zuschaltbares Fernlicht.

Diese Funktionen, gepaart mit einem bemerkenswert guten Modell, versprechen reichlich Spielspaß und erleichtern die Kaufentscheidung trotz des gerade noch angemessenen Preises. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Außergewöhnlich gut detailliertes und lackiertes Modell; sehr gute Soundeffekte*

KONTRA *Lautstärke werksseitig etwas zu hoch*

PREIS *285 Euro (UVP)*

URTEILE 4½



BLITZ-LICHT

▶45 019 der DB von Liliput in H0



Als leistungsfähigste deutsche Dampflokomotivbauart hat die BR 45 fraglos verdient, im Modell in mehreren Varianten verfügbar zu sein. Dem trägt Liliput Rechnung und schickt den wuchtigen Fünfkuppler nun in einer neuen Version mit Neubaukessel, Wagner-Blechen, silbernen Kessel- und weißen Pufferringen auf die H0-Gleise. Die Beschriftung kennzeichnet ihn als 45 019 des Bw Würzburg. Dort war die Maschine bis 1955 stationiert. Die Gestaltung und die Bedruckung mit vier zusätzlichen Farben sind sehr ansprechend, jedoch trübt die unscheinbare und sehr gelbe LED-Frontbeleuchtung den Gesamteindruck. *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Überwiegend Metall; Farbgebung; Bedruckung; Fahrleistungen*

KONTRA *LED-Frontbeleuchtung zu klein und zu dunkel*

PREIS *279 Euro (UVP)*

URTEILE 4



BLITZ-LICHT

▶Werklok 202 563-3 von Roco in H0



Neu von Roco ist die V 100-Farbvariante als blaue Werklok 202 563-3 des weltweit bekannten Dampflokwerks Meiningen. Das Vorbild ist 1973 als 110 563-4 indienstgestellt worden und wurde 1986 mit einem 1200-PS-Motor ausgerüstet und als 112 563-2 bezeichnet. 1998 schon einmal ausgemustert, beschied ihm das Dampflokwerk ab 2002 eine Zweitkarriere im Werksverschub und für Überführungsfahrten. Das Modell entspricht in seiner technischen Ausführung dem bekannten V 100-Modell von Roco. Es besitzt Rechteck-Hülsenpuffer. Die Lackierung erscheint etwas zu hell. Die Bedruckung ist vorbildgerecht und sauber ausgeführt. *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Anfängertauglich; robuste, aber gut gestaltete Ausführung; Bedruckung; Preis*

KONTRA *Farbgebung geringfügig zu hell*

PREIS *99 Euro (UVP)*

URTEILE 4

Der Sebnitzer Hersteller Tillig nahm sich einen Leichtöl-Kesselwagen der Gattung Zans zum Vorbild und brachte diesen für H0-Bahner auf den Markt.

Moderner Ölbunker

Im Zeitalter des Öls sind Kesselwagen unverzichtbare Fahrzeuge nicht nur auf den europäischen Bahnstrecken. Somit sind sie auch auf vielen Anlagen der Epoche VI anzutreffen. Das Untersuchungsdatum des vorgestellten Modells ist der 4. Februar 2008. Es zählt somit zu den aktuellsten Vorbildern für jene Modellbahner. Es gehört zum Bestand der Budapester MOL Hungarian Oil and Gas Company und ist bei der ungarisch-österreichischen Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV), auch als Raaberbahn bekannt, eingestellt.

Das Modell macht einen stimmigen Eindruck und präsentiert sich mit zahlreichen Details. Am vorbildgetreu nachgebildeten Rahmen sitzt die nachgebildete Bremsanlage mit Gestänge, Umstellern, Handrädern und Luftbehälter. Die Kupplungen sitzen kulissengeführt an den fein gravierten Drehgestellen. Die Bedruckung einschließlich gestochen scharfer Anschriften ist vierfarbig ausgeführt. Jedoch sind die Umstellhebel der Bremse nur einfarbig weiß. Der Laufsteg auf dem Kessel besteht aus geätztem Stahlblech, der Rest des Modells aus Kunststoff. Der nicht so günstige Preis entspricht aber dem derzeitigen Marktniveau.

Olaf Haensch



Foto: oh

Der Leichtölwagen der Gattung Zans von Tillig in H0 beeindruckt durch seine Vielzahl an Details und hochwertige Anschriften-Aufdrucke.

AUF EINEN BLICK

PRO *Hoher Detaillierungsgrad mit vollständiger Bremsanlage; Bedruckung; geätzter Laufsteg aus Stahlblech*

KONTRA *Bremsumsteller einfarbig weiß; Preis*

PREIS *39,90 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶Brawa-Bghwe in H0



Ab 1978 testete die DR neue Farbkombinationen für Reisezugwagen an jeweils vier Y-Wagen und vier Bghwe-Wagen des Bww Zwickau. Ab 1982 kam aus jener Versuchsreihe die Farbkombination Elfenbein/Chromoxydgrün bei Schnellzugwagen zur Anwendung. Brawa hat die vier Versuchsfahrzeuge der Gattung Bghwe in H0 vorgestellt, die vor allem durch die authentischen TGL-Farben auffallen. Brawa hat diese nach gründlichen Recherchen eigens herstellen lassen. In Detaillierung, Bedruckung und Preis entsprechen die Wagen dem Testmodell in MEB 1/2011. *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildgetreue Farbmischung nach TGL; Bedruckung; Detaillierung; gefederte Gummiwülste*

KONTRA –

PREIS *42 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶V 20 der DR von Hobbytrain in N



Das Vorbild der V 20 007, gebaut von Deutz, war eine von nur vier Lokomotiven ihrer Baureihe bei der DR. Das Untersuchungsdatum von 1951 des Modells passt nicht zum roten Fahrwerk, das erst ab 1960 üblich war. Davon abgesehen, kann sich das Modell sehen lassen. Es besticht durch gute Fahreigenschaften, eine ausreichende Zugkraft und eine saubere Bedruckung. Eine digitale Schnittstelle ist vorhanden. Das Grün ist allerdings etwas zu dunkel und die Beleuchtung kaltweiß und viel zu grell. Das Gehäuse besteht erfreulicherweise zum Teil aus Metall, ebenso die Leiter, Griffstangen und andere Ansetzteile. *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Fahreigenschaften; Ansetzteile und Gehäuse größtenteils aus Metall*

KONTRA *Laternen zu hell; Untersuchungsdatum*

PREIS *119,90 Euro (UVP)*

URTEILE





Fotos: Rainer Albrecht

Mit einem neuen Innenleben wurde der RhB-Traktor Tm 2/2 wieder aufgelegt.

Dem beliebten zweiachsigen Rhb-Traktor Tm 2/2 spendierte Bemo einen Fünfpolmotor und verbesserte damit die Fahreigenschaften.

Baustellengehilfe

Der Traktor Tm2/2 ist nicht gerade eine Neuheit unter den Bemo-Modellen. Das urige Fahrzeug ist bei den RhB-Bahnern zwar seit Jahren sehr beliebt, bestach allerdings nicht gerade durch perfekte Laufeigenschaften. Abhilfe schafft nun der neu eingebaute Fünfpolmotor, der für ein deutlich ruhigeres Fahrverhalten im Vergleich zum bisher genutzten Dreipoler sorgt. Das hübsche Modell lädt ein, es mit ein paar Ausrüstungsgegenständen und Figuren aufzuwerten und auf der heimischen H0m-Anlage im Baudienst einzusetzen. Eine sechspolige Schnittstelle zum Einbau eines Dekoders und zur weiteren Verbesserung der Fahreigenschften ist ebenfalls vorhanden.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; feine Bedruckung; Gesamteindruck*

KONTRA *Laufeigenschaften*

PREIS *Zirka 120 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠





Fotos: Rainer Albrecht

Über die Detaillierung gibt es keinen Grund zu klagen. Ein Highlight sind die Lüfterräder.

Atlas ergänzt den Fuhrpark der Canadian National im Maßstab 1:87.

Kanada-Sound

Eine GP40-2 mit einem so genannten Safety-Cab in der Lackierung der kanadischen Bahngesellschaft Canadian National (CN) ist als H0-Modell des US-Herstellers Atlas erhältlich. Die dank ihres roten Führerhauses und der seitlichen Zebrastreifen sehr auffällige Maschine ist akribisch detailliert sowie hervorragend lackiert und bedruckt. Das vorliegende Testmodell aus der Atlas-Gold-Serie ist mit einem Quantum-Sound-Decoder ausgestattet, der einen herrlich wummernden Zweitakt-Diesel-Sound von sich gibt. Die Fahreigenschaften sind ausgewogen, die Lok lässt sich sehr feinfühlig steuern und besitzt eine ausreichende Zugkraft. In den USA wird ein Preis von 289,95 Dollar für das Modell empfohlen. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; sehr gute Lackierung und Bedruckung; prima Fahreigenschaften; guter Sound*

KONTRA –

PREIS *Etwa 210 Euro (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠



BLITZ-LICHT

▶Liliput: Gartenbahnradsätze



Der neue Metallradsatz von Liliput (L999304) hat einen Laufkranzdurchmesser von 31,0 mm und eine Achszapfenlänge von 69,5 mm. Beidseitig nabenisoliert lässt er sich problemlos in die meisten Spur-IIm-Modelle einbauen. Die schwarzvernickelte Oberfläche verspricht eine gute, schmutzabweisende Laufgüte. Die Rundlaufgenauigkeit, sowie die übrigen Maße entsprechen der NEM 313. Neun Speichen sind auch ein gut gewählter Kompromiss für einen breitengefächerten, vorbildgerechten Einsatz. Alle Oberflächen sind hoch veredelt, so dass beständige Wetterfestigkeit gegeben sein sollte. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute bis sehr gute Laufeigenschaften; gute Leitfähigkeit*

KONTRA *Etwas zu hoher Preis*

PREIS *23,50 Euro (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠



Fotos: Rainer Albrecht



Der Blick unter die Kühlerhaube ist nicht nur beim Vorbild ein Erlebnis - auch im Maßstab 1:87 ist die detaillierte Nachbildung von Motor, Kühler, Tank und Batterie sehenswert.

Der lang ersehnte Porsche Junior K erscheint von Busch im Maßstab 1:87.

Volkstraktor

Klein, aber fein – so könnte man die technische Revolution in Form des Porsche Junior K für die Landwirtschaft auf der H0-Modellbahn sicher bezeichnen. Anfang der 50er-Jahre war die Mechanisierung auf dem Land noch nicht weit fortgeschritten: Der Porsche Junior K oder die ersten Fendt-, Holder- und Kramer-Schlepper lösten im Regelfall den Ochsen auf Feld, Wiese und im Wald ab. Bereits 1937 beauftragte die Deutsche Arbeitsfront Ferdinand Porsche mit der Entwicklung eines Kleinschleppers, der die Landwirtschaft als Volkstraktor motorisieren sollte. Aufgrund des Zweiten Weltkrieges kam es aber nur zur Herstellung von Versuchsfahrzeugen. Nach dem Krieg wurden die Pläne wieder hervorgeholt und der Traktor leicht verändert in Serie gebaut.

Der Porsche Junior K hat aber im Gegensatz zu den Vorkriegsplanungen nur einen Einzylindermotor anstatt eines Zweizylindermotors. Er wurde auch nur zwei Jahre lang gebaut – dann wurde er von stärkeren Modellen abgelöst.

Das Modell ist hochdetailliert und besitzt eine bewegliche Pendelachse, die es ermöglicht, den Traktor auch auf unebenen Wiesen einzusetzen. Die an sich schon sehr gelungene Basisform wird durch freistehende und filigrane, bereits fertig montierte Einzelteile ergänzt. So finden sich am Porsche freistehende Pedale wie auch feinste Schalthebel und eine vorbildgetreue Ackerschiene. Ein Highlight ist sicherlich aber auch die zu öffnende Motorhaube, unter der sich der Motor und die farblich abgesetzte Batterie sowie der silberne Tank befinden. Passend zum Schlepper ist ebenfalls von Busch ein landwirtschaftlicher Anhänger mit einem Wassertank für die Kühe auf der Weide erschienen. Der Wasserbehälter ist dabei auf einem Echtholzgestell gelagert. Der Gummiwagen ist ab Mitte der 1950er-Jahre auf der Modellbahn einsetzbar. Dieses ebenfalls schön detaillierte Modell ist unter der Artikelnummer 44978 zur unverbindlichen Preisempfehlung von 11,49 Euro erhältlich. *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Gelungener Formenbau; preiswertes Modell; sehr gute Detaillierung*

KONTRA –

PREIS *14,49 Euro*

URTEILE 5 Schluss-Signale

Viessmanns Fendt Vario 926 kommt mit Beleuchtung auf den Markt.

Aufgepeppt



Foto: Rainer Albrecht

Für den Einsatz bei Nacht und Nebel gerüstet ist der neue H0-Schlepper.

Seit der Übernahme der schwäbischen Firma Kibri durch die Firma Viessmann werden die vorhandenen Kibri-Fahrzeuge nach und nach mit elektronischen Bauteilen ausgestattet und als Fertigmodelle auf den Markt gebracht. So auch das hier vorgestellte Modell eines Fendt-Vario-926-Traktors mit der Artikelnummer 22266. Urspünglich war er als Bausatz unter der Artikelnummer 10762 bei Kibri erhältlich. Leider ist nur ein Teil der Scheinwerfer beleuchtet. So fehlen die Arbeitsleuchten am Führerhaus wie auch die Rückfahrscheinwerfer. Unterhalb des Führerhauses wurde eine zwar verkleidete, aber recht massive Platine platziert. *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Guter Gesamteindruck; schöne Detaillierung*

KONTRA *Arbeitsscheinwerfer nicht beleuchtet; Kotflügel nicht farblich abgesetzt; massive Platine unterhalb der Fahrerkabine*

PREIS *37,95 Euro (UVP)*

URTEILE 3 Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Locomotive
VORTEILSCLUB
FLEISCHMANN Roco

Jetzt anmelden:
http://vc.fleischmann-roco.com

Ihre Vorteile auf einen Blick.

Exklusiv für unsere Mitglieder

- unterschiedlichste Rabatt-Aktionen,
- ausgewählte Spezial-Editionen,
- exklusive Sonderpreise und
- detaillierte Vorab-Informationen.

So bringen Sie viele Ihrer Wünsche auf die Schiene: Jetzt Locomotive-Vorteilsclub-Mitglied werden und in den Genuss eines riesigen Vorteilpaketes kommen. Selbstverständlich ist die Club-Mitgliedschaft kostenlos, unverbindlich und jederzeit kündbar. Aber nur wer seine Daten vollständig einträgt, kann von der Mitgliedschaft profitieren, denn alle aktuellen Vorteile werden immer rechtzeitig auf unserer Seite veröffentlicht oder per E-Mail zugesandt.

Daher gilt: Rechtzeitig dabei sein ist alles!

Genießen Sie diese Leistungen von Fleischmann und Roco, die ausschließlich über den qualifizierten Fachhandel abgewickelt werden.



Wer mit seinem Hobby so richtig in Fahrt kommen will, steigt am Sichersten noch heute im exklusiven Club der besonderen Zug-Vögel zu.



Gut zu wissen, dass es für alle Freunde der Liebe zum Detail eine große Plattform gibt, über die das ganze Jahr hindurch bestens informiert wird.



Immer vorne dabei sein, wenn es um Innovationen und ausgesuchte Highlights in der wunderbaren Welt der Modelleisenbahn geht.

Aller sehr guten Dinge sind 5:
Jetzt mitmachen und gewinnen!



Das touristische Highlight für ambitionierte Modelleisenbahner: Das Miniatur Wunderland in Hamburg ist die größte Modelleisenbahnanlage der Welt. Sie befindet sich in der historischen Speicherstadt und präsentiert auf einer 1.300 m² großen Anlagenfläche insgesamt 12 km Gleise im Maßstab 1:87 auf denen 850 digital gesteuerte Züge verkehren. Im Endausbau, der im Jahr 2020 erreicht sein soll, soll die Anlagengröße über 2.300 m² mit über 20 km Gleisen betragen.

Dieser Besuch lohnt sich immer!
Und mit etwas Glück gehören Sie zu den Gewinnern eines von **5 Wochenenden für 2** Personen auf unsere Kosten. Sie müssen nur noch staunen. Jetzt zusteigen und darauf abfahren!

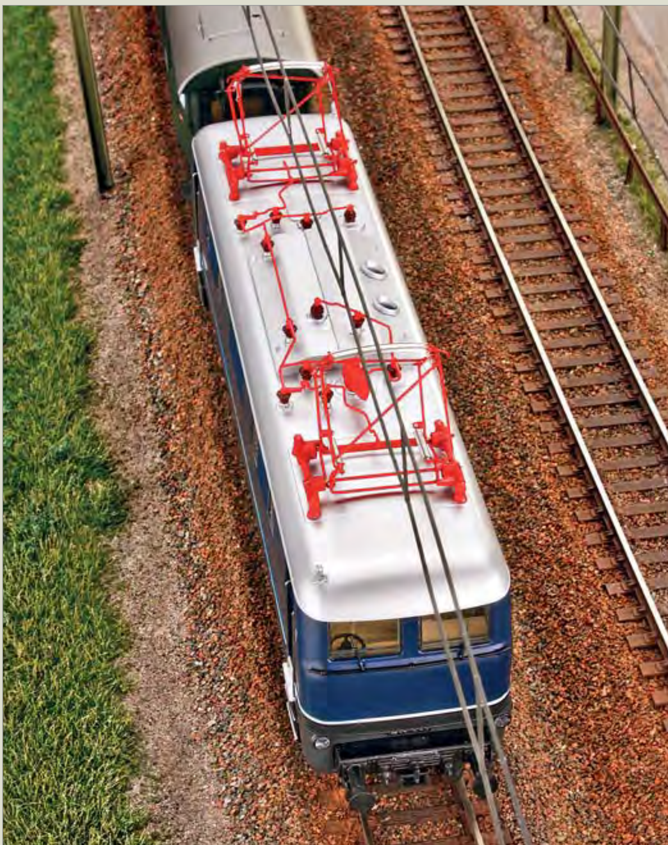
FLEISCHMANN Roco

Eine neue Generation

Die erste neubeschaffte E-Lok der jungen DB hat das Interesse der Firma Liliput geweckt. Sie schuf von ihr ein beeindruckendes H0-Abbild.

Ein Modell, das zu überzeugen vermag: Die ruhige Form- und Farbgebung der ersten E 10 wird vom neuen Liliput-Modell gut getroffen.

Etwas Mut gehört schon zu diesem Modell: Vom Vorbild gab es nur ein Exemplar und das wurde auch noch Mitte der 1970er-Jahre verschrottet. Den Modellbahnern kann man nur zwei Versionen anbieten, die sich nicht einmal in der Farbe unterscheiden. Liliput hat das Modell dennoch entwickelt: E 10 001. Allein dafür gilt der Dank.



Die Stromabnehmer und weitere Dachdetails sind sehr filigran.

Ein wirkliches wirtschaftliches Abenteuer sollte das Modell der Prototyp-E 10 für das in Altdorf ansässige Unternehmen dennoch nicht werden, denn zumindest bei Bundesbahn-Fans, speziell jenen der Epochen III und IV, genießen die fünf E 10-Prototypen Kultstatus. Und wer sich für den E-Lok-Bau in Deutschland allgemein interessiert, der kommt an jenen fünf Loks auch nicht vorbei. Schließlich beruhte auf den Erfahrungen mit diesen Maschinen die größte E-Lok-Beschaffung der deutschen Geschichte: Der Bau der Serien-E 10 und -E 40.

Alles gute Gründe, doch ein H0-Modell der E 10 001 in den Handel zu bringen. Damit das aber auch in einen guten Absatz mündet, sollte das Modell auch jene überzeugen, die sich nicht auf den ersten Blick für diese Type interessieren. Das dürfte Liliput gelungen sein, denn nicht nur der erste Anschein in der Blisterverpackung ist überzeugend.

Auf dem Dach entdeckt das kundige Auge nach der Lok-Entnahme aus der stabilen Kunststoffhülle zwei feine SBS-56-Stromabnehmer. Der einzige Makel an ihnen sind die im abgebügelten Zustand nach oben zeigenden Spitzen. Auch die übrigen Dachleitungen sind filigran und korrekt ausgeführt.



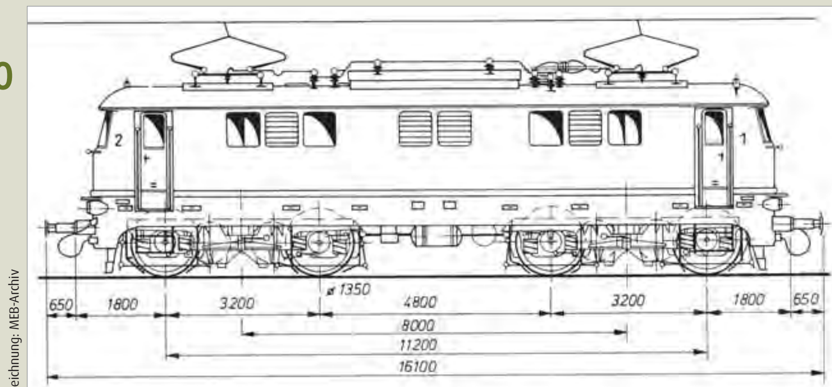


Im Vergleich zu Nachfolgern wirkt die charakteristische Front der ersten E 10 schlicht, aber elegant.

Mess- und Datenblatt

Modell Eisen Bahner

E 10 001 der DB in H0 von Liliput



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Liliput
Bezeichnung: E 10 001 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2011
Epoche: III
Katalognummer: L 132520
Im Handel seit: Juni 2011
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Kupplung: NEM-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 155 Euro (UVP)



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: Schnellzug mit 56 Achsen ohne Probleme



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Stromabnahme: Über alle Achsen
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: LED-Spitzensignal vorn
Digitale Schnittstelle: 21-polig



Service

Gehäusedemontage: Schrauben am Lokboden lösen und Gehäuse nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Blister-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
v_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,1	1,4	–
Kriechen	2,1	1,4	–
U_{Nenn}	12	126	330
$v_{Vorbild}$	12,2	130	–
bei 75 km/h	8	-	150

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16100	185,1	186
Drehgestellachsstand	3200	36,8	36
Raddurchmesser	1350	15,5	15
Drehzapfenabstand	8000	92	92,5
Achsstand	11200	128,7	129

Alle Dachstromleitungen führen zum ebenfalls korrekt imitierten AP 1/1-Druckgashauptschalter. An den beiden Dachenden fehlen der Maschine aus der frühen Epoche III noch die dritten Spitzenlichter, die sie erst später erhielt. Das penibel nachgebildete silberfarbene Dach mit den roten Hochspannungsteilen sitzt auf dem eleganten Fahrzeugkasten, der perfekt stahlblau lackiert ist und nur über wenige Anschriften verfügt. Einen DB-Keks suchte man in dieser Zeit noch vergebens. Korrekt wurde die asymmetrische Lüfter-/Fensteraufteilung der beiden Lokseiten wiedergegeben. An den Einstiegstüren blitzen freistehende silberne Griffstangen auf. Die beiden Stirnseiten wirken mangels DB-Kekses und dezent angebrachter Baureihenbeschriftung beinahe nackt, aber dafür umso eleganter. Die beiden passend eingesetzten Windschutzscheiben werden von den sehr feinen Scheibenwischern geschmückt. Einen Lokführer findet man auf den Führerständen, auf denen auch der radförmige Fahrstufenwähler zu erkennen ist, nicht. Die Drehgestellblenden zeigen viele Details, unter anderen auch das Bremsgestänge, hätten aber ein wenig mehr Tiefe vertragen. Dafür verdecken sie nicht eines der vielen Highlights der Lok, die perfekt nachgebildeten Speichenradsätze, auf denen sogar der „Tanzende Ring" des Alsthom-Antriebs angedeutet ist.



Die etwas flach ausgefallenen Drehgestellblenden verhüllen nicht den Blick auf die feinen Radsätze.

Am Liliput-Modell der E 10 001 gibt es äußerlich wirklich kaum etwas zu mäkeln und ein erster Test auf dem Gleichstromgleis lässt schnell erahnen, dass auch die Fahrleistungen der nahezu perfekten Gehäusegestaltung in nichts nachstehen. Kaum akustisch wahrnehmbar rollt das Modell über die Gleise, lässt sich butterweich regeln und deutet bei einem ersten Handversuch auch einen vorbildlichen Auslauf an.

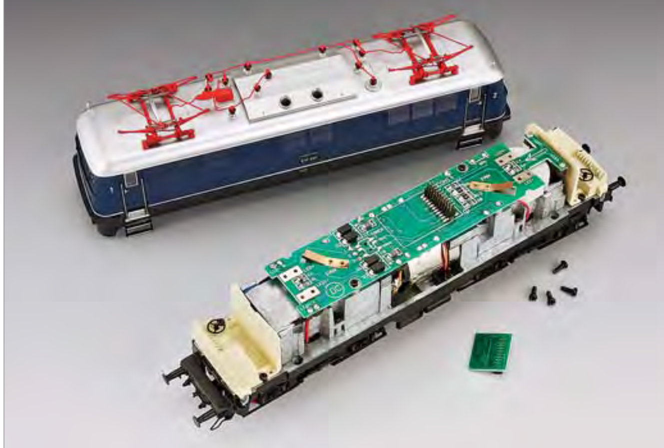
Es gehört ja inzwischen bei gelungenen Neukonstruktionen fast schon zum guten Ton, dass sie bei der NEM-Nennspannung von zwölf Volt auch eine dem Vorbild angemessene Höchstgeschwindigkeit erzielen. Das gilt auch für die Liliput-E 10 001, die bei dieser Spannung eine Geschwindigkeit von umgerechnet 126 km/h erreicht und das entspricht beinahe exakt der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Bei einer Stromunterbrechung rollt das H0-Modell dann immer noch sachte über eine Distanz von beachtlichen 33 Zentimetern aus. Selbst aus einer



Die guten Fahreigenschaften wissen diesen Anblick zu verhindern.

Geschwindigkeit von 75,4 km/h bei acht Volt reicht es noch für knapp 15 Zentimeter Auslauf.

Bei einer Anzeige von etwas mehr als zwei Volt auf dem Multimeter setzt sich das Modell der E 10 sanft in Bewegung, und schon bei dieser Spannung sind die beiden Spitzenlichter zu erkennen. Dankenswerterweise hat man bei Liliput auf den Rot-Weiß-Lichtwechsel verzichtet, das heißt, es gibt jeweils nur ein weißes Spitzensignal in Fahrtrichtung. Für Wendezüge waren die Vorserien-E 10 nicht vorgesehen und Fahrten als Lokzug, die ebenfalls für eine rote Rückbeleuchtung sprechen würden, sind ja auch eher die Ausnahme. Die Zugkraft des 412 Gramm schweren Modells reicht ebenfalls für alle vorbildgerechten Züge. Ein Schnellzug, bestehend aus zehn vierachsigen Waggons, war in der Ebene für das Liliput-Modell, das über zwei Haftreifen verfügt, keine ernsthafte Herausforderung. Das analoge Testmodell verfügt über eine 21-polige Schnittstelle und es ist auch Platz für den Einbau eines Sounddecoders mit Lautsprecher vorhanden. Zum unverbindlichen von Liliput empfohlenen Preis von fairen 155 Euro erhält man als Modellbahner ein absolut zeitgemäßes Modell eines äußerst interessanten, leider nicht erhalten gebliebenen Vorbilds. Wechselstrombahner können eine Digitalvariante für 189,50 Euro erwerben. Wer auf den DB-Keks nicht verzichten möchte, muss sich noch ein wenig in Geduld üben. Meine Prophezeiung lautet: Spätestens 2012 wird auf der Spielwarenmesse in Nürnberg ein Modell der 110 001 mit drittem Spitzenlicht in den Liliput-Vitrinen stehen. *S. Alkofer*



Fotos: Markus Tiedtke

Nach dem unkomplizierten Abnehmen des Gehäuses lassen sich ein Decoder und ein Lautsprecher einbauen. Platz ist dafür genug.



Zwei Schwungmassen und viel Ballastgewicht verleihen der Lok einen satten Auslauf.



Die Sonne strahlte mit den Preisträgern des Goldenen Gleises um die Wette, als der VGB-Sonderzug nach der Preisverleihung mit 94 1538 zum Rennsteig dampfte.

TAG DER SIEGER

Endlich war es wieder so weit: Nach monatelanger Vorbereitung fand im Juni 2011 die mit Spannung erwartete Preisverleihung des „Goldene Gleises" der Verlagsgruppe Bahn (VGB) statt. Die Erwartungen waren hoch, denn die letztjährige Veranstaltung auf dem Brocken hatte Maßstäbe gesetzt.

Der passende Ort war schnell gefunden. Besonders für die drei Gewinnermodelle der Triebfahrzeug-Kategorien, allesamt Dampflokomotiven, hätte es keinen besseren Rahmen geben können als das traditionsreiche Dampflokwerk im thüringischen Meiningen. Daher trafen sich am Vormittag des 17. Juni 2011 Vertreter der Modellbahnindustrie, Leser der VGB-Zeitschriften, Verlagsmitarbeiter und Sponsoren zu einer Führung durch die Werkshallen, in denen es wie immer viel zu entdecken gab. Die Teilnehmer interessierten sich vor allem für den Fortgang der Arbeiten an 01 150, welche im September auf den Märklintagen in Göppingen präsentiert werden soll. Derzeit ist der neue Kessel in Arbeit. Für Aufsehen sorgte zudem 03 1010, welche am Vortag zu einer ersten Indizierfahrt ausrückte und von einigen Gästen am darauffolgenden Samstagmorgen erlebt werden konnte, als sie über den Berg nach Arnstadt stürmte.

Nach einem Imbiss mit Thüringer Spezialitäten begann schließlich am Freitagmittag die feierliche Verleihung. Die Preisträger der zehn Kategorien des „Goldenen Gleises" ließen sich eine persönliche Abholung nicht nehmen. Leider musste jedoch Lars Schilling vom Göppinger Marktführer Märklin aufgrund eines Krankheitsfalles sehr kurzfristig absagen. Moderator Hagen von Ortloff, der gewohnt souverän durch die Veranstaltung führte, versuchte den Gewinnern noch den einen oder anderen Ausblick auf die nähere Zukunft zu entlocken. Nennenswert war vor allem eine ausführliche Stellungnahme von Leopold Heher und Reinhard Reindl zur Übernahme der Modelleisenbahn GmbH durch das Management (siehe S. 97). Günter Kopp vom Sebnitzer Hersteller Tillig berichtete, wie man das Hochwasser vom vergangenen Sommer überstanden hatte. Allen gemeinsam war die sichtliche Freude darüber, dass gerade ihr Produkt die besondere Vorliebe der VGB-Leser und damit einen der begehrten Preise gewinnen konnte.

Ein besonderer Moment bei unseren Preisverleihungen ist immer die Preisübergabe an die Lesergewinner. Der Verlag begrüßte das Erscheinen aller drei Sponsoren, nämlich der Firmen Conrad Electronic und des Eisenbahntreffpunkts Schweickhardt mit ihrem breiten Sortiment an Modellbahnartikeln sowie Bernd Götz von der IGE Bahntouristik. Die Freude der Gewinner war groß, ebenso wie des achtjährigen Yannik Stark, dessen selbst ausgesägte Postkarte der Lokomotive Adler die Glücksfee für einen Besuch der Preisverleihung gezogen hatte. Zusammen mit dem Autogramm Hagen von Ortloffs, der Werksbesichtigung, schließlich der Mitfahrt im Dampfzug und im Bahnhof Rennsteig auf der Lokomotive war es sein großer Tag.

94 1538 der Rennsteigbahn war am Vormittag unter anderen mit drei Donnerbüchsen in Ilmenau aufgebrochen, um die Teilnehmerschar nach der Preisverleihung in Meiningen abzuholen und über Themar zum Rennsteig zu bringen. Bei bestem Wetter und dank der guten Organisation und Betreuung durch die Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig wurde die Fahrt über die Steilrampen des Thüringer Waldes zu einem großen Erlebnis. Das Goldene Gleis für die Modelle des Jahres 2010 hatte einen würdigen Abschluss gefunden. *oh*

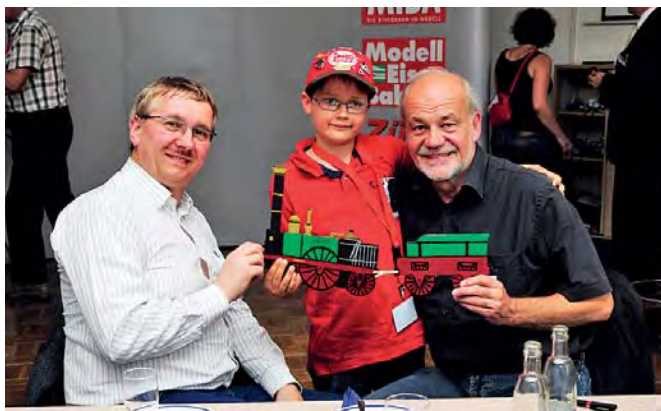


Ein großes Stück Kohle von der 94 verhalf diesem begeisterten Zaungast zu einer neuen Gesichtsfarbe.

94 1538, die preußische T 16.1 der Rennsteigbahn, war am Morgen des 17. Juni 2011 bei Stützerbach auf dem Weg nach Meiningen.



Die Präsentation der Siegermodelle war dicht umlagert.



Mit seiner selbst ausgesägten Postkarte hat Yannik Stark gewonnen.



Foto: Stierl

Erstmalig wurde ein Sonderpreis vergeben. Buchautor Horst J. Obermayer konnte diesen für sein Lebenswerk in Empfang nehmen.



Das Dampflokwerk Meiningen war die rechte Kulisse für die Prämierung der beliebtesten Modelle 2010. Natürlich mit dabei: Unsere Leser!





Der Konferenzraum des Dampflokwerks Meiningen war gut gefüllt, unter anderen mit den Lesern unserer Zeitschriften. VGB-Geschäftsführer Horst Wehner (links) gab einen geschäftlichen Überblick.



MIBA-Chef Martin Knaden übergab den Preis für die Kategorie Triebfahrzeuge H0 an Andreas Schiek von Brawa.



Züge-Chefredakteur Klaus Eckert gratulierte Thomas Steegmann von Busch für den Sieg in der Kategorie Zubehör H0.



Foto: Miller

Märklin siegte mit der Spur-I-58 und gedecktem Güterwagen in H0 doppelt.



Der Preis für die 18 201 in TT ging an Reinhard Reindl (l.) und Leopold Heher (m.) von der Modelleisenbahn GmbH.



MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke (r.) gratuliert Werner Jaschke zum erneuten Auhagen-Sieg beim Zubehör Z/N/TT.



Mit „Züge"-Leser Peter Miculcy freuten sich über seinen Einkaufsgutschein-Gewinn Sponsor Ulrich Schweickhardt (l.) und VGB-Verlagsleiter Thomas Hilge (r.).



Abgestaubt: Günter Kopp von Tillig bekam den Preis für die TT-Staubgutwagen in der Kategorie Wagen Z/N/TT.



Gerda Schwab dankte vor allem den treuen Lesern, die Liliput für das preiswerte Modell der E 44.5 in H0 wählten.



Händedruck zwischen Bernd Lenz (l.) und Martin Knaden für den Gewinn der Kategorie Wagen 0/I/II.



Über den Preis in der Kategorie Technik, überreicht von Klaus Eckert, freute sich Günter Kühn von Vollmer.



Fotos: Olaf Haensch

Große Runde der Sponsoren Conrad Elektronic, IGE Bahntouristik, Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt und zweier Hauptgewinner.

Kindgerechte Modellbau-Zaubereien

Die vorbildliche Förderung des Modellbahner-Nachwuchses im fränkischen Steinsfeld unweit Rothenburgs ob der Tauber verdient es, Schule zu machen.

Auf den Geschmack gebracht



Zur Erinnerung: Zusammen mit Marliese Gehringer und Gottfried Ehninger posierten die Kinder auf der Freitreppe des Steinsfelder Gemeindehauses.



Vom Begrasungstisch zur weiteren Ausgestaltung der vorbereiteten Modulkästen: Der Nachwuchs konnte es tatsächlich kaum abwarten.

Fernab der Hexereien eines Harry Potters benötigen fähige Brutzler in der Hexenküche nur wenige erlesene Zutaten, um wahrhaft Zauberhaftes zu bewirken. Pfarrer und Eisenbahnfan Gottfried Ehninger ist zweifelsohne ein solcher Koch. Freilich geographisch vorbelastet, denn seine kleine Gemeinde im Landkreis Ansbach ist in Modellbahner-Fachkreisen längst zum festen Begriff geworden: In Steinsfeld ist schließlich Figurenhersteller Preiser heimisch!

Und Preisers Kleinkunst-Werkstätten lieferten denn auch sozusagen das Salz für eine gelungene Suppe, indem sie die im örtlichen Kinder-Ferienprogramm ausgeschrie-



Überraschung: Die Modelle, die Gottfried Ehninger hier auspackt und dabei deren Zusammenbau erklärt, dürfen die Kinder mit heim nehmen.

bene Modellbahner-Nachwuchsaktion mit Sachspenden großzügig unterstützten. Das tat auch die Schwarzwälder Firma Faller, die Modellbausätze beisteuerte.

In der Zauberküche assistierte Marliese Gehringer, Lehrerin von Beruf und ganz nebenbei Chefin des Blaufeldener Modellbahnteams. Sie lieferte die kindgerechte Rezeptur in Form eines bewährten Modulsystems auf Märklin-C-Gleis-Basis sowie diverser praxiserprobter Bastelkniffe.

So hielt der modellbahnerische Segen Einzug im pittoresk unweit der Kirche stehenden Steinsfelder Gemeindehaus und bekehrte wohl auch manch Kind zur angeblich so verpönten Modellbahnerei. Doch geziemt sich ein solches Laster für einen Pfarrer?

Großes Vorbild stets der beste Lehrmeister

Der evangelische Theologe Gottfried Ehninger beantwortet uns diese Frage ohne Zögern mit einem klaren „Ja!" Schließlich brächte uns vor allem der Landschaftsbau im Kleinen dazu, Gottes wundervolle Natur mit ganz anderen Augen zu sehen, sei das große Vorbild doch stets der beste Lehrmeister. „Und außerdem", stellt Ehninger die Gegenfrage, „wieso sollte man nicht wenigstens im Miniaturmaßstab und bereits zu Lebzeiten von einer paradiesisch heilen Welt träumen dürfen?"

Wer wollte da widersprechen?

Und überhaupt: Damit kreative Hobbys wie die Modellbahnerei nicht verkümmern, darf man nicht klagen, sondern muss etwas dagegen tun. Schließlich bereiten handwerkliche Tätigkeiten auch heutigen Kindern und Jugendlichen durchaus noch Freude: Man muss sie halt nur auf den Geschmack bringen!

Eine Ansicht, die auch Marliese Gehringer vertritt. Und eine gelungene Heranführungs-Aktion wie die im Rahmen des Steinsfelder Ferienprogramms gibt sowohl der Blaufeldener Modellbahn-Enthusiastin wie auch Gottfried Ehninger eindeutig Recht.



Der schnelle Aufstieg in die Profiklasse: Heutzutage begrast man gleich elektrostatisch.



Fotos: Gauß

Dem Spiel- und Basteltrieb kann man am besten auf dem Fußboden nachkommen, wie das Trio hier unbeschwert beweist: Die Modellbahnerei macht dann gleich nochmal so viel Spaß!



Inspiration ist alles: Marliese Gehringer fertigte das feine Buschwerk auf ihrem Referenz-Diorama zur Verblüffung des Nachwuchses unter anderem aus Zwiebelnetzen.

Für jedes teilnehmende Kind hatte der engagierte Geistliche übrigens bereits im Vorfeld des Projekts aus acht Millimeter dickem Pappel-Sperrholz Modulkästen mit den Maßen 45 mal 36 mal 10 Zentimeter gezimmert. Die eigenhändig zu bestücken und zu gestalten, sogar selbst schon elektrostatisch zu begrünen, begeisterte die Kinder und ließ ihre Augen strahlen.

Summa summarum eine beispielhafte Aktion, die Schule machen sollte. Und die Weitergabe modellbauerischer Inspiration ist zauberhaft, aber im Grunde kein Hexenwerk! *Michael Robert Gauß/hc*

Soeben ist der Zug aus Mahinathpur kommend in der nepalesischen Bahnstation Khajuri eingetroffen und wird auf dem Weg nach Jaynagar die Grenze nach Indien überqueren.

Freiluft-Bahn

Dem Charme der heruntergewirtschafteten Janakpur Railway mit ihren überladenen Personenzügen, wie man sie in der Dritten Welt häufig antrifft, sind Roderik Vanderkelen und Bjorn Bockstal erlegen.



Auch ein Arbeitstier wie dieser indische Elefant muss einmal gründlich gewaschen werden und das natürlich im Fluss.





Mit Schritttempo (ohnehin die normale Reisegeschwindigkeit auf der Strecke) rollt der Zug auf die etwas klapprig wirkende Brücke.



Die Basis für den Nachbau der Diesellok des Typs ZDM 5 bildet eine 218 in N. Der Lokaufbau auf dem Brawa-Fahrwerk besteht aus diversen Polystyrolplatten und -profilen von Plasticard.

An einen Sonntagnachmittag schaute Roderik Vanderkelen bei Bjorn Bockstal vorbei und fragte ihn, ob sie beide zusammen am zweiten Wettbewerb mit Mini-Anlagen einer belgischen Modellbahn-Zeitschrift teilnehmen möchten; er hätte sogar schon ein Motiv: Die „Janakpur Railway". Auf Bockstals Frage, wie Vanderkelen gerade auf diese Strecke gekommen sei, gab er folgende Antwort: „Beim letzten Wettbewerb – ich war mit meiner Anlage „Ninove Terminus" vertreten – konnte man viele Topanlagen antreffen, sie hatten aber alle ein Manko: Nagelneue Züge auf tadellos verlegten Gleisen. Da stellte ich mir die Frage: Warum werden eigentlich nicht auch gegenteilige Motive, also heruntergewirtschaftete Bahnstrecken, im Modell nachgebildet? Kaum zuhause, habe ich im Internet nach den schlechtesten Eisenbahnstrecken der Welt recherchiert. Fündig wurde ich bei Google unter „worst railways in the world". Unter den zahlreichen Strecken fiel schließlich die Wahl auf „Janakpur Railway", weil über diese Strecke genügend Informationen vorhanden sind, um sie auch im Modell umsetzen zu können." Das Original hat eine Streckenlänge zwischen Jaynagar (im Nordosten von Indien) und Janakpur (in Nepal) von 29 Kilometern. Noch am selben Nachmittag legten Roderik Vanderkelen und Bjorn Bockstal den Grundstein für ihre neue Modellanlage, eine heruntergewirtschaftete Dritte-Welt-Bahn. Mit 1:87 legten sie den Maßstab fest. Da die „Janakpur Railway" im Original eine Schmalspurbahn von 76,2 Zentimetern ist, entschieden sie sich für H0e. Der Vorteil bei H0e ist, dass auch N-Gleise benutzt werden können.

Ihre Anforderungen an die zu bauende Anlage waren geringer Platzbedarf, einfache Handhabung, unkomplizierter Aufbau bei öffentlichen Präsentationen sowie problemloser Transport im normalen Pkw. In den folgenden Stunden entstand zumindest auf dem Papier die zukünftige Kleinanlage mit den Längenmaßen 180 mal 50 cm und einer Gesamtfläche von nur 0,9 Quadratmetern. Zum Transport gibt es zwei Schutz- und Tragekisten aus acht und zwölf Millimeter starkem Sperrholz.

Das handliche Schaustück setzt sich aus zwei Modulen zusammen, die auf Holzbeinen stehen, und teilt sich in zwei Themenbereiche, einen Bahnhofs- und einen Landschaftsteil, die durch eine Kulisse voneinander getrennt sind. Die Gesamtstrecke ist ovalförmig; es wird im Kreis gefahren. Auf der einen Seite wechselt die Strecke von einem Anlagenthema zum gegenüberliegenden durch eine im Einschnitt befindliche Kurve im gestalteten Landschaftsteil. Mittels des Einschnitts wird die enge Kurve optisch etwas gemildert. Die gegenüberliegende Kurve ist durch eine Kulisse getarnt. Auf den beiden Hintergründen sind zwei Bilder einer nepalesischen Landschaft aufgezogen, wie sie Roderik Vanderkelen und Bjorn Bockstal im Internet vorfanden. Damit die Anlage, um die der Betrachter rundherum gehen kann, ins rechte Licht gerückt wird, hat sie eine Lichtleiste in der umlaufenden Blende erhalten. Im Zusammenspiel von Hintergrundkulisse und Beleuchtung wirkt die nur 25 cm breite Präsentationsfläche jedoch keinesfalls klein.

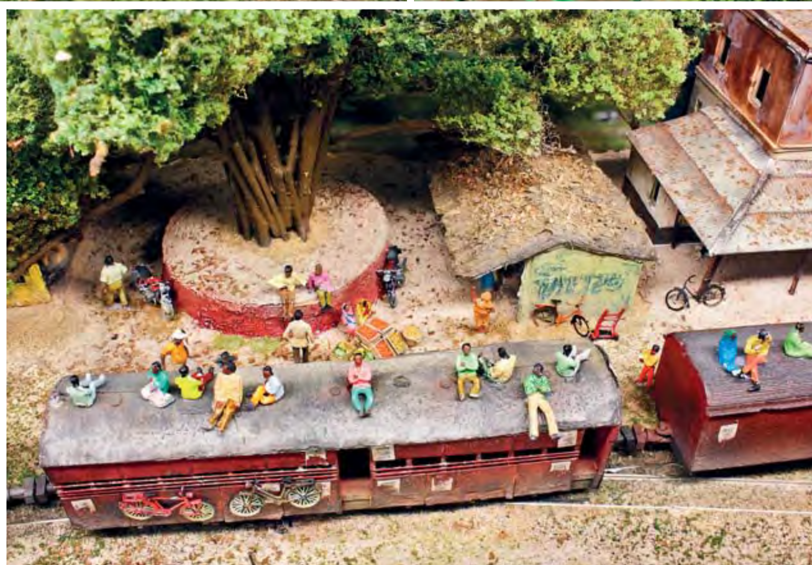
Doch zurück zu Roderik Vanderkelens und Bjorn Bockstals Anlagenidee. Im Internet fanden die beiden viele Bilder von allem, was sie für die Anlagenumsetzung brauch-



Der Werkstattzug passiert auf dem Weg nach Mahinathpur den am Haltepunkt Khajuri liegenden kleinen Handelsplatz.



Der Reisanbau ist entlang der Strecke die Haupteinnahmequelle der heimischen Bauern und darf im Modell nicht fehlen.



Stets sind die Personenzüge der Nepal Railways Corporation Ltd überfüllt. Dem Vorbild abgeschaut sitzen im Modell speziell hergerichtete Preiserfiguren auf den Wagendächern.

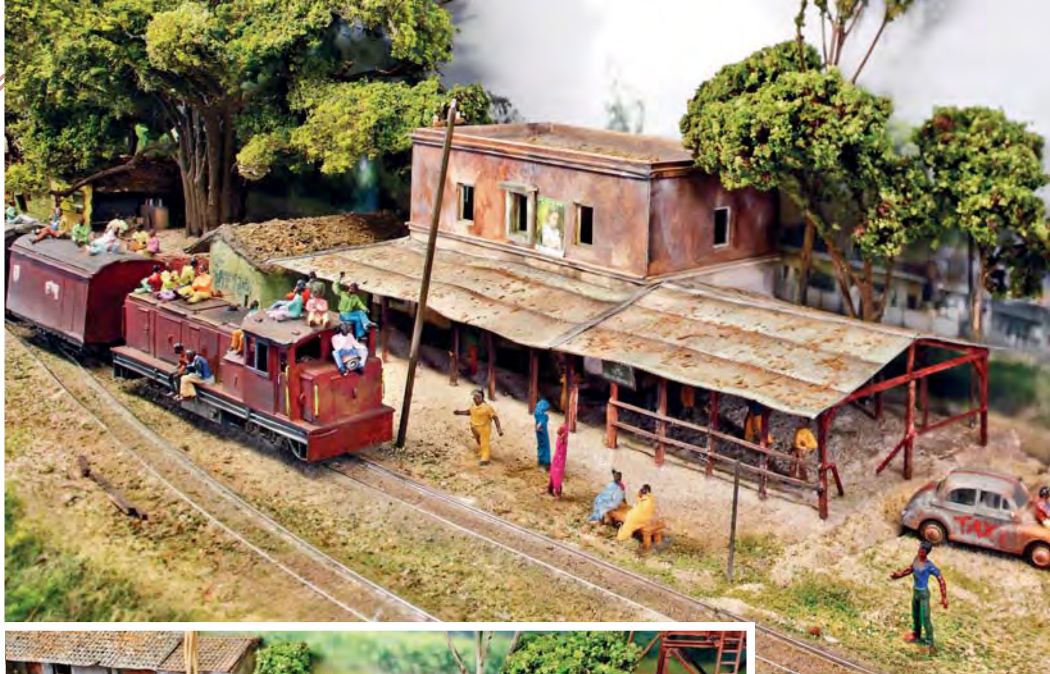
ten (Loks, Wagen, Gebäude, usw.). Selbstbau war angesagt, denn zu kaufen gibt es keine fertigen Modelle. Doch gerade diese Kreativität ist die Hauptmotivation bei ihrem Hobby. Anhand von Spurbreite und Bildern ermittelten die beiden die Abmessungen des rollenden Materials. Mit einem Computer wurden die Fahrzeuge schließlich exakt gezeichnet und anschließend mit Kunststoffteilen aus dem umfangreichen Sortiment des Anbieters Plasticard nachgebaut. Die Basis für die Diesellok ist eine 218 von Brawa in der Nenngröße N. Die Fahrwerke der Wagen stammen von Minitrix und Fleischmann.

Nach dem Bau der Züge kehrten sie an den Computer zurück und entwickelten den Gleisplan. Was sie nicht wollten, waren Gleise, die parallel zum Anlagenrand verlaufen, denn Züge, die auf den Betrachter zufahren, erhöhen optisch das Erlebnisgefühl und lassen zudem eine Anlage nicht statisch und damit eher langweilig erscheinen. Sie entschieden sich für ein Gleisoval mit zwei verschiedene Radien. Der kleinste beträgt 14 cm, das ist für das Brawa-Fahrwerk noch gerade zu schaffen, wie sie durch Praxistests mit unterschiedlichen Radien mittels Flexgleisen herausfanden. Dann druckten sie den kompletten Gleisplan in 1:1 aus und nutzten ihn als Basis für den Anlagenbau. Die Seitenwände der Module fertigten sie aus 12 mm dickem Sperrholz, die in offener Rahmenbauweise zusammengesetzt worden sind. Die auf die inneren Rahmenbretter montierte Gleistrasse entstand aus 4-mm-Sperrholz. Unter die Gleise wurden Korkstreifen als Geräuschdämmung und Gleisdamm geklebt. Später sandeten Vanderkelen und Bockstal die Gleise mit fein ausgesiebtem Sand komplett ein. Für die noch offene Landschaftsfläche verwendeten sie aus Gewichtsgründen als tragendes Material das extrem leichte Styropor. Mit eine Glühspirale wurde es geschnitten und mit Holzleim in die Spanten verklebt. Darauf folgte eine Schicht Seidenpapier, geklebt mit verdünntem Holzweißleim, um eine bessere Haftung für die spätere Spachtelmasse zu erzielen. Mit Eierkartons wurde anschließend die Profilierung der Landschaft vorgenommen, bevor mit einer dünnen Gipsschicht die Oberfläche bedeckt wurde. Die Landschaft ist hauptsächlich mit Woodland Scenics ge-



Eine Tiefe von nur 25 cm genügt zur Nachbildung der nepalesischen Bahnstation Khajuri. Dreimal am Tag verkehrt beim Vorbild dort der Personenzug.

Die kleine Bahnstation Khajuri ist bis ins Detail authenisch nachgebildet worden, da darf selbst das Poster an der Bröckelfassade nicht fehlen.



staltet worden. Die Bäume sind selbstgesuchte, kostenlose Naturprodukte, die mit Materialien von Woodland Scenics bestreut wurden.

Die Gebäude und Brücke entwarfen sie anhand von Internet-Bildern und Ansichten bei Google Earth. Sie bestehen größtenteils aus diversen Kunststoffteilen von Plasticard und einige erhielten zusätzlich Teile aus Papier, Karton sowie Aluminium. Jedes Gebäude wurde gemäß seinem Vorbild angemalt und erhielt anschließend seinen festen Platz auf der Anlage. Die Figuren stammen von Preiser, es wurden zwei unbemalte Sets gekauft, stehende und sitzende Figuren. Die letzteren wurden größtenteils bearbeitet, da sie werkseitig nur für Stühle oder Bänke geeignet sind. Doch Roderik Vanderkelen und Bjorn Bockstal benötigten Figuren, die auf den Dächern der Wagen sitzen. Mit einem Lötkolben wurden die Beine gebogen. Doch aufgepasst, der Lötkolben darf nur dicht an die Figur gelangen, um seine Hitze abzugeben, keinesfalls die Beine an den Lötkolben legen! Auf diese Weise fertigten Roderik Vanderkelen und Bjorn Bockstal Figuren mit gekreuzten Beinen oder kniend Sitzende. Die Frauen mussten natürlich alle landestypisch gekleidet werden und erhielten einen Sari. Der Sari ist die lokale Kleidung in Indien und Nepal. Als Basis wurde ein mehrlagiges Papierhandtuch gewählt, das bis auf eine Schicht abgetragen, in kleine Streifen geschnitten und mit verdünntem Holzweißleim auf die Figuren geklebt wurde. Anschließend erhielt jeder Sari seine eigene Farbe. Als letztes entstand ein Reisfeld, das in der Kurve zur Bahnhofseinfahrt liegt. Für die Nachbildung der Reispflanzen wählten die beiden Modellbauer Flachs, der entsprechend mit einer grünen Farbe bemalt wurde. Um den Reis (Flachs) ins Wasser setzen zu können, wurden mit einem Zahnstocher kleine Öffnungen in das bereits während des Landschaftsbaues aufgetragene Wassergel gedrückt.



Die einzige Werkstatt der Nepal Railways Corporation Ltd befindet sich in Khajuri. Ein kleiner Schuppen genügt.

Da das Gel rasch wieder in seine alte Form zurückkehrt, bleibt der Flachs wie auch die Figuren der Reisbauern im Wasser stecken. Auf die gleiche Weise fanden die Elefantenwäscher im Fluß ihren Platz. Im Oktober 2010 wurde die Anlage fertig und es drehen die mit Sound unterstützten Züge ihre Runde immer in derselben Richtung. Feinfühlige Regler erlauben zudem präzises Rangieren. Da das Reisetempo wie beim Vorbild sehr langsam ist, hat man beim Betrachten des mit Menschentrauben behangenen Nahortpersonenzuges genügend Zeit, auch die hervorragenden Szenen am Rande der Strecke und im Bahnhof zu genießen. Ihre Teilnahme am Wettbewerb bescherte ihnen in Mechelen in Belgien im Oktober 2010 einen verdienten dritten Platz unter der Vielzahl guter Wettbewerbsanlagen. *Text: Bjorn Bockstal*

Übersetzung: Paul de Groot

Bearbeitung: Markus Tiedtke



Fotos: Markus Tiedtke, mehr unter: www.bahnbetriebswerke.de

Liebevoll arrangierte Details beleben die Werkstatt. Im Hintergrund rechts neben dem Wasserturm verschwindet die Modellstrecke hinter der Kulisse und wechselt auf die andere Anlagenseite.

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb

- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.
- Berlin-Wuhlheide, Sa 12 - 18.30, So 11 - 17.30 Uhr, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

Bis So 25.09.

- Wechselausstellung „Ludwig II - König von Bayern und seine Zeit", DDM Neuenmarkt-Wirsberg, Tel. (09221) 707196, www.dampflokmuseum.de.

Sa 16.07.

- Sonderfahrt von Gernrode über die Selketalbahn zum Brocken. Freundeskreis Selketalbahn, Tel. (039485) 61661, www.selketalbahn.de.

Sa 16.07. und So 17.07.

- Karl-Stülpner-Fahrten auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- 3.Schmalspurbahn-Festival auf der Weißeritztalbahn. Tel. (035207) 89290, www.sdg-bahn.de.
- 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole vor planmäßigen Zügen (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.
- Sommerdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Sonntagabend Mondscheinfahrten. Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 17.07.

- Romantische Schiene Nördlingen – Dinkelsbühl – Feuchtwangen mit Dampfzugbetrieb, BEM, Tel. (09081) 272826, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Oleftalbahn in Betrieb, Tel.(02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Wiedereröffnung der Ilztalbahn Passau – Freyung mit VT 98 u. Regioshuttle. PEF, Tel.(0172) 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Kindertag im Museum Bochum-Dahlhausen mit Motto Urlaub mit der Eisenbahn. Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Fahrbetrieb bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf von 13 - 17 Uhr. Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Reise zu den Bahnen zwischen Donau und Salzach. DGEG, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- 150 Jahre Remsbahn Stuttgart – Aalen – Wasseralfingen: Bahnhofsfeste entlang der Strecke und Sonderzüge. www.vvs.de/os/detailansicht/ziel/150-Jahre-Remsbahn.
- Historischer Straßenbahnbetriebshof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, www.strassenbahnmuseum.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

Sa 23.07.

- Wismutfahrt von Glauchau nach Schmirchau, Kayna und Lichtenberg-Erzbunker, Tel. (03763) 2363, www.dampflok-glauchau.de.
- Werkstattfahrt durch die Technikgeschichte. Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Mansfelder Bergwerksbahn mit Dieselbetrieb. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 23.07. und So 24.07.

- 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole planmäßige Züge (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.

So 24.07.

- Kinderführungen bei der Selfkantbahn im Bahnhof Schierwaldenrath, jeweils um 12.30, 14.15 und 15.45 Uhr sowie regulärer Bahnbetrieb. Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.

Sa 30.07.

- 78 468 fährt zw. Niebüll und Dagebüll-Mole planmäßige Züge (u.a. mit IC-Kurswagen), Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.
- Mansfelder Bergwerksbahn mit Dieselbetrieb. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Lemgo – Bremerhaven zur Festwoche und zurück mit dem historischen Heckeneilzug, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
- Pm 36-2 unter Dampf: Große Sonderfahrt durch Großpolen mit Görlitzer Doppelstockwagen, www.flotawielkopolski.pl.
- Sonderzug mit V 200 116 ab Bochum nach Papenburg und Wilhelmshaven. Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Mecklenburgisches Eisenbahn- u. Technikmuseum geöffnet, Tel. (0385) 4863438, www.mef-schwerin.de.

Sa 30.07. und So 31.07.

- Schienentrabi-Fahrten Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Fahrbetrieb bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, Samstag von 13 - 18 Uhr, Sonntag von 10 - 18 Uhr, Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum in 17291 Gramzow/Uckermark mit Museumsfahrten nach Damme von 10 - 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 31.07.

- Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
- Fahrtag Achern – Ottenhöfen, www.achertaeler-eisenbahnverein.de.
- Triebwagenfahrten auf der Wiehltalbahn zwischen Dieringhausen und Denklingen. Tel.(02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Öffnungstag hist. Lokschuppen in 01723 Wilsdruff, Freiberger Str. 50, 10 bis 17 Uhr, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Aktion Feriendampf zwischen Bornum und Derneburg. Tel. (039245) 2042, www.dampflok-betriebsgemeinschaft.de.
- Mit VT 796 über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast, Tel. (09227) 5700, www.dampflokmuseum.de.
- Selfkantbahn in Betrieb, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.

Sa 06.08.

- Mansfelder Bergwerksbahn unter Dampf. Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 06.08. und So 07.08.

- Fahrten zum Wildbachfest und 9. Steinbacher Ziegentreffen auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Schienentrabi-Fahrten Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Historik Mobil im Zittauer Gebirge, Tel. (03583) 540540, www.historikmobil.de.

So 07.08.

- Jahresausstellung: Die Lokomotiven der Baureihe 52 in 48653 Coesfeld-Lette im alten Bahnhof von 15 - 18 Uhr geöffnet. Tel. (02541) 6986, www.bahnhof-lette.de.
- Fahrten zum Karl-May-Festival auf der Lößnitzgrundbahn, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Fahrt mit Schienenbus zum Lokschuppenfest in Hanau. Nassauische Touristik-Bahn e.V., (0611) 1843330, www.aartalbahn.de.
- Selfkantbahn in Betrieb, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Fahrt mit MAN-Schienenbus nach Duisburg-Ruhrort ab Bonn-Beuel. RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Tel. (0228) 850340, www.rse-express.de.
- Museums-Express mit 41 018 rund um München und Augsburg, Tel. (0800) 7171800, www.bahnpark-augsburg.eu.
- Kinderführungen bei der Selfkantbahn, Bahnhof Schierwaldenrath, jeweils um 12.30, 14.15 u.15.45 Uhr, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Ostertalbahn Ottweiler (Saar) – Schwarzerden in Betrieb. Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Industriebahn Schiefergrubenmuseum Obermartelingen fährt, Haut-Martelang, Luxembourg. Tel. 0035 (2691) 710661, www.ardoise.lu.
- Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- Fahrtag Achern – Ottenhöfen, www.achertaeler-eisenbahnverein.de.
- Teuto-Express Tecklenburg – Bad Laer mit 78 468 fährt. Eisenbahn-Tradition e.V.,Tel. (0173) 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.

Fr 12.08 bis So 14.08.

- Harz - Wandern - Fotografieren. Seminar der Volkshochschule Kassel, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 13.08.

- U-Bahn-Museum in 10319 Berlin am Rossiter Platz (U-Bahnhof Olympia-Station) von 10.30 bis 16.00 Uhr geöffnet. www.ag-berliner-u-bahn.de.
- Mit 119 158 und Schnellzug zur 21. Hanse-Sail ab Berlin. Traditionszug Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Mit 143 001 zur 21. Hanse-Sail in Warnemünde ab Cottbus. Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Der Schienenbus Roter Flitzer fährt ab Bietigheim-Bissingen über Stuttgart-Zuffenhausen nach Konstanz zum Seenachtsfest. Tel. (07154) 131836, www.roter-flitzer.de.
- Draisinenfahrten auf der Warnetalbahn von 10.30 Uhr bis 17 Uhr. Dampflok-Gemeinschaft 41 096, Tel. (0163) 9830305, www.dg41096.de.

Sa 13.08 und So 14.08

- Neresheimer Bahnhofshocketse mit Sonderfahrplan auf der Härtsfeldbahn, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- 40 Jahre Dampfbetrieb auf der Selfkantbahn, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.

So 14.08.

- Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
- Teddybärtag Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, Kinder bis 14 Jahre

mit Teddybär fahren kostenlos.Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Mo 15.08.

- Dampfsonderzug mit 77.28 und historischer E-Lok ab Attnang-Puchheim nach Bad Ischl, www.oegeg.at.
- Ostertalbahn Ottweiler (Saar) – Schwarzerden in Betrieb. Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.

Mi 17.08.

- Feriensonderzüge Ebermannstadt – Behringersmühle mit Dampf, V 36 o. V 60, www.dfs.ebermannstadt.de.

Sa 20.08.

- Sonderzug mit 119 158 zu den Karl-May-Festspielen in Bad Segeberg ab Berlin und Magdeburg.Traditionszug Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Sonderzug ab Cottbus über Frankfurt/Oder zur Potsdamer Schlösser-Nacht. Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Sonderzug ab Braunschweig nach Cuxhaven. Tel. (0163) 9830305, www.dg41096.de.
- Bärchentag bei der Parkeisenbahn Wuhlheide in 12459 Berlin, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.
- Foto-Safari anlässlich 80 Jahren 99 222 unter Volldampf ab Wernigerode. Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de, auch Sa 03.09.2011.
- Sonderfahrt mit 91 134 und dem historischen Reisezug aus Schwerin auf der Strecke Schwerin – Bad Kleinen – Wismar, Tel. (0385) 4863438, www.mef-schwerin.de.

Sa 20.08. und So 21.08.

- Zuckertütenfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Fahrten zum Schulanfang auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 8087, www.pressnitztalbahn.de.
- Erzgebirgische Aussichtsbahn Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz in Betrieb. 18. Altstadt- u. Edelweißfest in Schwarzenberg, Tel. (03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Schienentrabi-Fahrten Muldental. Tel. (03774) 760760, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 21.08.

- Historischer Straßenbahnbetriebshof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, www.strassenbahnmuseum.de.
- Kindertag im Museum Bochum-Dahlhausen unter dem Motto Rekorde rund um die Eisenbahn, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Fahrtag Achern – Ottenhöfen, www.achertaeler-eisenbahnverein.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik:

Sommerstaffel, Beginn jeweils sonntags, 16 Uhr:
17.07.2011: Schmalspurnostalgie im Süden Australiens.
24.07.2011: Zuckersusi & Strampelbahn - 35 Jahre Kranichstein.
31.07.2011: Usedomer Bäderbahn.
07.08.2011: Vom Bosporus zum Vansee – Bahnabenteuer Türkei.
14.08.2011: Chepe – Bahnabenteuer im Norden von Mexiko.
21.08.2011: Das Beste aus 20 Jahren Eisenbahnromantik.

NDR:	Montags, 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
HR:	Dienstags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
MDR:	Freitags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
RBB:	Samstags, 13.50 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.

Mi 24.08.

- Feriensonderzüge Ebermannstadt – Behringersmühle mit Dampf, V 36 o. V 60, www.dfs.ebermannstadt.de.

Fr 26.08. bis So 28.08.

- 125 Jahre Bf. Wilsdruff: Pendelfahrten zwischen Lokschuppen und Bahnhof von 10 - 20 Uhr mit Dampflok, Freiberger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

Sa 27.08.

- Tag der offenen Türe im Bahnhof Schwarzerden ab 14 Uhr. Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Mecklenburgisches Eisenbahn- und Technikmuseum geöffnet, Tel. (0385) 4863438, www.mef-schwerin.de.

So 28.08.

- Fahrtag beim Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein, Tel. (06321) 30390 www.kuckucksbähnel.de.
- Bahnhofsfest im Bahnhof Schwarzerden an der Ostertalbahn ab 10 Uhr. Sonderfahrplan Ottweiler (Saar) – Schwarzerden. Tel. (06858) 1465. www.ostertalbahn.de.
- Kinderführungen bei der Selfkantbahn, Bahnhof Schierwaldenrath, jeweils um 12.30, 14.15 u.15.45 Uhr, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Teuto-Express Tecklenburg – Bad Laer mit 78 468 fährt. Eisenbahn-Tradition e.V., Tel. (0173) 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.miniaturwelt-oberhausen.de, Zum Aquarium 2, Tel. (0208) 8848670, Di - Fr 11 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad OT Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Do - So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr
- www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa/So 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (5 Min. von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo / Di 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn und Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.
- Schwarzwald-Modellbahn in 77756 Hausach gegenüber dem Bahnhof Hausach, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr geöffnet, www.schwarzwald-modell-bahn.de.

Bis So 16.10.

- Ausstellung in 08304 Schönheide: „Miniatur- und Spielzeughäuser aus Sachsen" im Heimatmuseum Schönheide, samstags, sonn- und feiertags von 13 - 18 Uhr, Tel. (037755) 66638.

Fr 15.07. bis So 17.07.

- Ausstellung in 17207 Bollewick, Feldsteinscheune, Dudel 1, Fr, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (03991) 670202, www.warener-eisenbahnfreunde.de.

Sa 16.07.

- 5. Modellbahntag des Fördervereins Kinder und Jugend Wessobrunn in 82405 Wessobrunn, Tel. (08809) 922710, www.kiju-wessobrunn.de.

Sa 16.07. und So 17.07.

- Ausstellung in 01734 Rabenau, Markt 7, anlässlich des Schmalspurfestivals von 10 - 17.30 Uhr, www.mec-rabenau.de.
- Ausstellung in 71384 Endersbach, Jahnhalle: 150 Jahre Remsbahn, Tel. (07195) 584434, www.modellbahngruppe-endersbach.de.

Sa 23.07. und So 24.07.

- Fahrbetrieb in 01809 Heidenau, Spur 0-Modelleisenbahnanlage jeweils von 10 bis 16 Uhr. Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

Sa 13.08. und So 14.08.

- Ausstellung in 19395 Plau am See, Vogelsang (Neubaugebiet), ehemalige Tierarztpraxis, jeweils von 10 - 17 Uhr, www.modellbahnclub-karow.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 22 von Januar 2010. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Güter- und Schnellzugwagen in H0 und Spur I*



Schnellzugwagen der Epoche IV für den IC 511 „van Beethoven", der zwischen Dortmund und München verkehrte.

Wer sich als H0-Bahner der Epoche I verschrieben hat, für den bietet Märklin passend zur badischen IVh ein fünfteiliges Schnellzugwagen-Set, mit dem sich ein D-Zug aus der Zeit um 1920 zusammenstellen lässt. In der Packung finden sich fünf Wagen verschiedener Bahngesellschaften der Länderbahnzeit: Ein Gepäckwagen PPü bayerischer Bauart mit vier beweglichen Schiebetüren, zwei Sitzwagen der 3. Klasse CCü bayerischer Bauart, ein Sitzwagen der 1./2. Klasse ABBü bayerischer Bauart sowie ein Speisewagen WR6ü der MITROPA. Die Fahrzeuge weisen viele Details wie Lüfterstutzen am Dach, feine Fensterrahmen und Zuglaufschilder auf. Alle Modelle verfügen über eine Inneneinrichtung, der Speisewagen ist ab Werk mit einer Innenbeleuchtung ausgerüstet. In die Epoche IV gehört das dreiteilige IC-Schnellzugwagen-Set in ozeanblau-beiger Farbgebung für den IC 511 „van Beethoven" Dortmund – München, wie er im Sommer 1985 unterwegs war. Die beiden 2.-Klasse-Abteilwagen der Bauart Bm 235 mit Runddach wurden mit neuen, vorbildgetreu nachgebildeten Klapptrittstufen und Schlingerdämpfern in den Drehgestellen ausgestattet. Der Großraumwagen Bpmz 291 ist eine Neukonstruktion.



Containertragwagen der Bauart Sgns 691 der DB AG für den H0-Kombiverkehr in Epoche VI.



Mit diesen H0-Wagen lässt sich ein Schnellzug aus der Zeit um 1920 nachbilden.

Damit der Modell-Güterverkehr in Epoche VI nicht zu kurz kommt, fertigt Märklin zwei Containertragwagen der Bauart Sgns 691 der DB AG in 1:87 mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Die verkehrsroten Wagen kommen jeweils mit vier Spezialcontainern vom Typ „WoodTainer XS" des Kombiverkehrs-Unternehmens Innofreight zur Auslieferung, die ebenfalls verschiedene Nummern tragen und deren Dächer sich abnehmen lassen. Weitere Ausstattungsmerkmale: Drehgestelle vom Typ Y 25, eine aufwendige Bedruckung und gelb abgesetzte Details, darunter Stellhebel und -räder. Für die Freunde der Spur I gibt es nun drei weitere, detailreich gestaltete Schnellzugwagen im Betriebszustand um 1967 für den TEE „Rheingold": Zwei Abteilwagen der Bauart Avüm 111, einmal mit Runddach, einmal mit Steildach, sowie einen Domecar der Bauart Adüm. Die Wagen sind für die Montage von Schraubenkupplungen vorbereitet und verfügen allesamt über eine Inneneinrichtung sowie Innenbeleuchtung. Die Wagendächer sind abnehmbar ausgeführt, so dass es keine Probleme bereitet, Figuren einzusetzen. Infos: www.maerklin.de.



Dieser Domecar in Spur I gehört zur dreiteiligen Schnellzugwagen-Packung für den TEE „Rheingold".

FLEISCHMANN ▸ *Zwei 183 und Eilzugwagen in N*

Die 183 001 der Arriva, eine Lok der Siemens-Baureihe ES64U4 (Taurus III), wurde anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ mit einem auffälligen Design versehen und vor den Alex-Zügen der Verbindung Regensburg – München eingesetzt. Das Modell im Maßstab 1:160 zeigt den obligatorischen weiß-roten Lichtwechsel, verfügt über eine elektrische Schnittstelle und vier angetriebene Achsen. Die Beleuchtung erfolgt mittels Leuchtdioden.



Im Maßstab 1:160 erscheinen diese ÖBB-Nahverkehrswagen im „Jaffa-Design“.

Als Mehrsystemvariante mit vier Stromabnehmern präsentiert Fleischmann die E 183 602 der polnischen Eisenbahn (PKP), deren Ausstattung dem Arriva-Modell entspricht. Allerdings sitzen auf dem Dach der N-Maschine vier statt zwei Pantographen. Die Taurus-Loks mit dem seitlichen Schriftzug „PKP Intercity“ sind vor IC-Zügen in Polen und vor dem Berlin-Warszawa-Express unterwegs.

Im „Jaffa-Design“ der Epoche IV und mit neuen Betriebsnummern sind zwei ÖBB-Eilzugwagen der 2. Klasse erschienen. Sie entsprechen der Bauart A4ywe-36/50 respektive B4ywe-36/50. Beide Modelle besitzen Inneneinrichtung und eingesetzte Fenster. Eine Innenbeleuchtung ist nachrüstbar. Der Kupplungsschacht mit KKK entspricht der NEM 355. Info: www.fleischmann.de.



N-Taurus für Alex-Züge, zum Jubiläum der Deutschen Eisenbahn im bunten Design, fiel beim Vorbild zwischen Regensburg und München auf.



Die E 183 602 der polnischen Eisenbahn (PKP) als N-Modell von Fleischmann verfügt vorbildgerecht über vier Dachstromabnehmer.

ROCO ▸ *PKP-Güterwagen und „Alpen-See-Express“ in H0*

Mit einem Eanos der polnischen Eisenbahn PKP in Epoche-V-Ausführung erhält die H0-Güterwagenpalette von Roco Zuwachs. Das Fahrzeug transportiert beim Vorbild vor allem Schrott und Holz.

In den 1980er-Jahren war die glanzvolle Zeit der TEE-Triebzüge vorbei. Einer dieser eleganten Dieseltriebzüge der Baureihe 601 verkehrte damals noch als „Alpen-See-Express“. An diese Einsätze erinnert nun eine Zugpackung mit einer vierteiligen 601-Garnitur. Das Wechselstrommodell für die Epoche IV hat einen lastgeregelten Digital-Decoder an Bord, der auf das Motorola-/Märklin-Format abgestimmt ist. Es wird in zwei Versionen geliefert: Mit und ohne Sound. Im Inneren arbeitet ein Fünfpol-Motor mit Schwungmasse. Eine elektrische Schnittstelle mit Steckplatz gemäß NEM 652 für einen Digital-Decoder gehört ebenfalls zur Ausstattung. Der Antrieb erfolgt auf zwei Achsen, unterstützt durch zwei Haftreifen. Das Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung. End- und Mittelwagen besitzen jeweils eine Inneneinrichtung.



Roco präsentiert den „Alpen-See-Express“ in H0 als vierteilige Grundpackung plus Ergänzungswagen.

Fotos: Klaus Eckert

Als Ergänzung zur 884 Millimeter langen Grundgarnitur bietet Roco zwei dreiteilige Wagen-Sets an. Sie enthalten jeweils zwei Abteil- und einen Großraumwagen. Die Modelle sind mit unterschiedlichen Betriebsnummern bedruckt. Wie die Grundeinheit verfügen auch die Ergänzungswagen über eine Inneneinrichtung. Sie sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet worden. In der Dreierkombination kommen sie jeweils auf eine Länge von 663 Millimetern. Allen drei Packungen liegen nachzurüstende Griffstangen bei. Info: www.roco.co.at.

MODELLBAHN AKTUELL

BUSCH ▸ *Bunte Fahrzeuge in 1:87*



Bierausschankwagen von Busch in 1:87 mit reichlich Miniaturzubehör.

Zu den Neuheiten aus dem Hause Busch gehört ein Ausschankwagen im rot-weißen Farbdesign der Brauerei Früh Kölsch, Baujahr 1996, aus der Brauerei-Fahrzeug-Sammelserie „Cölner Hofbräu Früh". Das gleichnamige, 1904 in Köln gegründete Unternehmen gilt als drittgrößte Kölsch-Brauerei. Der Anhänger des Ausschankwagens besitzt aufklappbare Seitenteile. Im Inneren sind zwei filigrane, verchromte Zapfhähne nachgebildet. Ebenfalls für die Epoche III ist zudem ein landwirtschaftlicher Anhänger erschienen. Als weitere Neuheit ergänzt ein aufwendig dekorierter Umzugswagen das Sortiment zum Thema „Kleinbauerndorf". Er wird von einem kleinen, blumengeschmückten Traktor gezogen. Info: www.busch-model.com.



Umzugswagen und Traktor rollen zum nächsten Volksfest auf der H0-Anlage.

LILIPUT ▸ *H0-Güterwagen der DB und DR*



In die Epoche III passt der H0-Schwerlasttransporter der Bauart SSyms 65-60-27 der DR. Liliput hat das Fahrzeug ab Werk mit Federpuffern ausgerüstet. Es kann mit einem als Zurüstteil beiliegenden Bremsergeländer sowie aufsteckbaren Rungen aufwarten. Der Kupplungsschacht mit Kurzkupplungskinematik ist gemäß NEM 362 ausgelegt, was auch für den DB-Flachwagen mit Bremserbühne der Epoche IV gilt, eine weitere H0-Neuheit im Liliput-Sortiment. Zum Lieferumfang gehören Steckrungen und Ladegut in Form von zwei Holzkisten, die aus Kunststoff nachgebildet sind. Info: www.liliput.de.

TILLIG ▸ *VT 07 der Regentalbahn in H0*



Foto: Gideon Grimmel

Mit einem Fahrzeug der privaten Regentalbahn in Epoche-III-Ausführung kann die Firma Tillig aufwarten. Der Triebwagen der Baureihe VT 07 (ex VT 135) erscheint ab Werk mit einer Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung. Er besitzt eine elektrische Schnittstelle mit achtpoligem Steckplatz gemäß NEM 652. Das Zweilichtspitzensignal wechselt mit der Fahrtrichtung. Angetrieben wird das 143 Millimeter lange Modell über einen Fünfpol-Motor mit Schwungmasse. Info: www.tillig.com.

BREKINA ▸ *Feuerwehrauto für Epoche III*



Mit dem Magirus S 3500 Omnibus-TLF 15/50 hat Brekina ein Tanklöschfahrzeug der Epoche III in seine Produktpalette aufgenommen. Das Vorbild wurde im Herbst 1950 vom LKW-Hersteller Magirus präsentiert. Es besaß einen nach Omnibusart durchgehenden Aufbau. Die gesamte Ausrüstung war im Wageninneren untergebracht. Info: www.brekina.de.

FALLER ▸ *H0-Paletten zum Stapeln*



Eine Packung mit 60 Europaletten im Maßstab 1:87 zur Gestaltung von Werkshöfen oder Laderampen führt Faller nun im Sortiment. Die kleinen Teile hängen jeweils zu sechst am Spritzling und lassen sich mit einem Messer leicht heraustrennen. Info:www.faller.de.

WEINERT ▸ *Ölkannen fürs Bw*

Als nützliches kleines Utensil, das in jedes Bahnbetriebswerk der Baugröße H0 passen dürfte, bietet Weinert je zwei zierliche Ölkannen in drei verschiedenen Ausführungen an. Es handelt sich dabei um Messing-Bausätze, die sich mit Sekundenkleber zusammensetzen lassen. Info: www.weinert-modellbau.de.



MODELLBAUSTUDIO BORN ▸ *Handgemachte SBB-Wagen aus Messing*

Der Schweizer Kleinserienhersteller hat wieder eine Edition feiner H0-Modelle vorgestellt, in Handarbeit aus Ätz- und Messinggussteilen gefertigt und als Fertigmodelle ausgeliefert. Die Beschriftung erfolgt im Abreibeverfahren. Neu sind auch mehrere grüne SBB-Doppelpersonenwagen aus den Jahren 1935, 1949 und 1956. Einer ist als blau-weißer „Arbeiter-Pullman“ ausgeführt. Die Modelle besitzen Kurzkupplungskinematik mit Bügelkupplung und sind mit Gleichstrom-Radsätzen nach NEM ausgerüstet. Auf Wunsch erhält man RP-25-Radsätze oder solche für Wechselstrombetrieb. Info: www.modellbaustudio.ch.



MODELLBAU HENKE ▸ *Tssd 99 633 im Maßstab 1:43,5*



Als Kooperationsprojekt präsentieren Henke Modellbau und Thomas Spieth die Schmalspurlok Tssd 99 633 im Maßstab 1:43,5. Das Modell erscheint in drei Ausführungen: Als Lok der Reichsbahn (Epoche II) mit Gaslaternen, der Bundesbahn (Epoche IIIb), wahlweise mit eingelassenen Laternen hinten, sowie als Museumsbahn-Fahrzeug. Die Mallet-Lok verfügt wie ihr Vorbild über einen schwenkbaren vorderen Rahmen und einen vollständig nachgebildeten Führerstand. Alle vier Achsen werden von einem Faulhaber-Motor mit Schwungmasse und Zahnriemen angetrieben. Das Modell wird in Kunststoff-Messingbauweise gefertigt. Für die Steuerung wurde feiner Neusilberguss verwendet. Info: www.modellbauhenke.de.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: *Modellbahnen aus Salzburg*



☐ Auf zwei Seiten stellte der MODELLEISENBAHNER in der Augustausgabe 1991 die Firma Roco aus Salzburg vor. „Längst ist der Markenname Roco zu einem festen Begriff für unzählige Eisenbahnfreunde geworden. Millionen von Modellfahrzeugen, Gleisen und Weichen und Zubehörteilen sind zu Kunden in aller Welt gegangen und finden nunmehr auch den Weg zu den Modellbahnern der ehemaligen DDR".

Damit wird auf die Zusammenarbeit der Firma Roco mit der Firma Sachsenmodelle angespielt, die lobend erwähnt wird. Während Roco den Vertrieb von Modellen der Firma Sachsenmodelle übernahm, fertigte Sachsenmodelle für die Firma Roco Kleinserien, die bei Roco nicht so preisgünstig hergestellt werden konnten. Ausführlich wird in diesem Bericht über die Geschichte des damaligen Familienunternehmens berichtet, ebenso wird dem Leser ein kurzer Blick in die damalige Produktion in der Jakob-Auer-Straße ermöglicht.

MODELLBAHNCENTER KEVIN WEISS

Bahnhof Krimml

☐ Der Bahnhof Krimml ist beim Kleinserienhersteller Weiß in Nenngröße II erschienen. Das abgebildete Modell wurde auf Kundenwunsch als Zellbach Lokalbahn bezeichnet. Die Abmessungen des Modells betragen Länge: 1100 mm, Breite: 450 mm, Höhe 300 mm. Für den Bahnhofsbau wurden Wände aus 3 mm starkem Plexiglas verwendet, die mit Silikat-Reibeputz mit einer Körnung von einem Millimeter verputzt wurden. Anschließend wurde die Fassade in Schönbrunner Gelb eingefärbt. Das Modell ist ab sofort als Bausatz oder Fertigmodell erhältlich! Kontakt: Modellbahncenter Kevin Weiß, Tel: 0043 (0)2572/20486, Internet: www.mbc-weiss.at.



Foto: Modellbahncenter Kevin Weiß

Für die Gartenbahn erhältlich ist der Bahnhof Krimml beim Kleinserienhersteller Modellbahncenter Kevin Weiß.

NOCH ASIA

Von China nach Vietnam

☐ Seit Mitte der 90er-Jahre lässt die Firma Noch besonders handarbeitsintensive Artikel in China fertigen. Da die Zusammenarbeit mit den chinesischen Partnern immer schwieriger wurde und die Qualität der Produkte aus China häufig nicht das gewünschte Niveau erreichte, fiel bei Noch im Jahr 2008 die Entscheidung, in Vietnam eine 100-prozentige Tochter zu gründen, was 2010 erfolgte. Die erste Produktgruppe, die bei NOCH Asia gefertigt wird, sind die Modellbäume. Anfang 2011 wurden dann die ersten Werkzeuge für Modellbahnfiguren von China nach Vietnam verlagert.

ROCO

Management-Buy-out

☐ Das Management der Modelleisenbahn Holding GmbH erwirbt von der Model Railway Holding AG in Form eines Management-Buy-outs 100 Prozent der Marken Fleischmann und Roco. Das teilten die drei beteiligten Manager Leopold Heher, Roland Edenhofer und Johannes Steinparzer mit. Die Übernahme wurde zum 30. Juni 2011 wirksam. Die Bilanz 2010 zeigt erstmals schwarze Zahlen über alle Unternehmen hinweg. Technologisch liegt der Schwerpunkt auf den digitalen Effekten.

RAILCOM

Decoder-Kommunikation

☐ Rund 25 Jahre lang war die Digitaltechnik der Modellbahnwelt eine Einbahnstraße: Ein dichter Strom an Informationen floss von den Digitalzentralen zu den Decodern in Lokomotiven und Weichen, eine Rückmeldung der jeweiligen Decoder zur Steuereinheit fand aber nicht statt. Mit der Entwicklung von „RailCom" ab 2006 hat sich das geändert. Beim letzten Treffen der Arbeitsgruppe „RailCom", der die Firmen ESU, Kühn, Lenz und Tams angehören, wurde nun die Spezifikation für den einheitlichen Rückmeldestandard „RailCom" verabschiedet. Durch gegenseitiges Abstimmen führender Hersteller wurden Doppelgleisigkeiten und Inkompatibilitäten vermieden. Damit ist die Grundlage geschaffen, dass auch andere Hersteller den Rückmeldestandard für ihre Modellbahnprodukte anwenden können. An einer „RailCom"-Lizenz interessierte Firmen können sich seit Ende Juni an den Lizenzinhaber, die Firma Lenz Elektronik, wenden, um die Spezifikation zu erhalten. Die Lizenz wird kostenfrei vergeben, setzt aber die vollständige Einhaltung der Spezifikation voraus. Die Lizenzvergabe hat den Zweck, dafür zu sorgen, dass alle Produkte denselben Anforderungen genügen und miteinander kombinierbar sind. Dies ist eines der Ziele, die sich die „RailCom"-Arbeitsgruppe von Beginn an zum Nutzen der Modellbahner gesetzt hat. In den kommenden Wochen wird sich die Arbeitsgruppe intensiv mit der Spezifikation und Markteinführung von „RailComPlus" beschäftigen. Die Erweiterung ermöglicht unter anderem die automatische Anmeldung neuer Decoder an den Digitalzentralen.

NOCH

Familiäre 100-Jahr-Feier in Wangen

☐ Firmenchef Dr. Rainer Noch durfte zufrieden sein: Auch das Wetter spielte mit, als das traditionsreiche Unternehmen am Samstag, 28., und Sonntag, 29. Mai 2011, in Wangen sein 100-jähriges Bestehen feierte. Der samstägliche Partnertag war den über 350 Fachhändlern, Pressevertretern und Branchengästen vorbehalten, während am Sonntag beim Tag der offenen Tür Tausende von Besuchern und Besucherinnen, zumeist ganze Familien, die Gelegenheit nutzten, ab 10 Uhr den einen oder anderen Blick in die Produktionsanlagen der Firma Noch zu werfen und natürlich kräftig mitzufeiern.

An beiden Tagen bot das mittlerweile schon seit einem halben Jahrhundert in Wangen im Allgäu ansässige frühere Glauchauer Unternehmen Betriebsführungen an. In kleinen Gruppen, teils von Dr. Rainer Noch persönlich geführt, gewährte die Firma bei den Betriebsbesichtigungen Einblicke in die Produktionsanlagen und -abläufe. Erstmals waren dabei auch die beiden Laser-Cut-Anlagen in Aktion zu erleben. „Die Besichtigung macht diese neue Technik greifbarer und verständlicher", war selbst aus den Reihen des Fachpublikums zu hören.

Der Samstagabend stand ganz im Zeichen der regionalen Verbundenheit des Modellbahnzubehörspezialisten. Trachtkleidung war angesagt beim Allgäuer Abend, den Dr. Rainer Noch und Wangens Oberbürgermeister Michael Lang um 19 Uhr eröffneten. Für den musikalischen Rahmen sorgten unüberhörbar die „Widdersteiner", ein alpenländisches Trio in zünftigen Lederhosen, was besonders bei den Gästen aus den USA und aus Japan gut ankam.

Ein besonderes Präsent, nämlich einen Straßennamen, hatte OB Michael Lang im Gepäck: „Wir widmen die Verbindungsstraße zwischen Südring und Firma Noch dem Modellbau-Pionier Erich Noch!"

KLEINE BAHN – GANZ GROSS

Stadtverkehr im Modell



Foto: Nicolai Schmidt

Für die Besucher der diesjährigen Internationalen Modellstraßenbahn-Ausstellung Erfurt war einiges geboten.

☐ Die diesjährige achte internationale Modellstraßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn – ganz groß" fand am 28. und 29. Mai in einem Betriebshof der Erfurter Verkehrsbetriebe (EVAG) statt. Veranstalter waren die Thüringer Straßenbahnfreunde e.V. in enger Kooperation mit der EVAG. In einer Busabstellhalle des kombinierten Straßenbahn- und Busdepots Süd-Ost wurde eine riesige Ausstellungsfläche für Modellstraßenbahner, einige Händler sowie Industrievertreter bereitgestellt. Inzwischen ist dieses jährlich an unterschiedlichen Orten in Deutschland ausgerichtete Treffen eines der größten, wenn nicht sogar das größte seiner Art in Europa. Dutzende Modul- und Segmentanlagen in unterschiedlichen Spurweiten und Ausdehnungen und fast 200 beteiligte Aussteller haben auch dieses Jahr mal wieder eine Marke im Bereich der Modellstraßenbahn gesetzt. Die meisten Anlagen sind im Maßstab 1:87 gebaut, aber auch andere Nenngrößen, ob kleiner oder größer, wurden ausgestellt. Auch Fremdeinflüsse wie Eisenbahn, O-Bus oder Bus fanden wieder ihren Platz. Vielen Besuchern war völlig neu, dass es solche Welten im Modellstraßenbahnbereich überhaupt gibt; Die normale Modelleisenbahn kennt schließlich jeder. In diesem Jahr wurde vom Verkehrsbetrieb am Sonntag parallel auch ein Tag der offenen Tür veranstaltet, was dem Ganzen einen Volksfest-Charakter verlieh. Auf dem Gelände wurden diverse Fahrzeuge wie Straßenbahnwagen, Busse und Arbeitsfahrzeuge, aber auch klassische LKWs und Autos aus Zeiten der DDR ausgestellt.



MESSE-KALENDER

30. SEPT. BIS 3. OKT. 2011:	4. BIS 6. NOVEMBER 2011:	4. BIS 6. NOVEMBER 2011:
Modell, Hobby, Spiel, Neue Messe Leipzig.	Faszination Modellbau, Messe Friedrichshafen.	1. Berliner Großbahnmesse Deutsches Technikmuseum

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 22, ab 1.1.2010,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
Schweiz: Kleines Abonnement 107,60 sFr
Großes Abonnement 141,50 sFr
EU-Länder: 63,80 €
Andere europäische Länder: 75,80 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]





Fotos: Stirl

AIRPORT KNUFFINGEN MIT BAHNANSCHLUSS

Das Miniatur-Wunderland in Hamburgs Speicherstadt setzt weiter Modellbau-Maßstäbe, nun auch in der Luftfahrt.



Foto: Eckert

BUNTER BRENNER

Eine ungewöhnliche Vielfalt an Fahrzeugen und Farben ist rund um den Alpenpass garantiert, was eine Fototour via Österreich nach Südtirol dokumentiert.

Das September-Heft erscheint am **17. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Buntes Treiben mit Zebras und Co.

Vor allem in H0 und in N gibt es jede Menge Triebfahrzeuge, deren Vorbilder aktuell auch am Brenner anzutreffen sind.

Mechanisches Stellwerk

Unter anderen mit Teilen aus den Sortimenten von Auhagen und Weinert konstruiert Michael Siemens ein H0-Bahnbauwerk.

Vorbild und Modell

Mit hochmodernem Nahverkehr auf schmaler Spur sichert die Zillertalbahn ihre Zukunft. Liliput hat die passenden Modelle.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Joachim Schmidt

8 Seiten extra

PROJEKT 44 1616

Die Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt und der MODELLEISENBAHNER verhelfen dem früheren Reichsbahn-Jumbo wieder zu neuem Dampf im Kessel.



Foto: Helmut Säuberlich

SCHIENE UND STRASSE

Die erste große Leistungsschau der noch jungen Bundesbahn sorgte im September 1951 in der Essener Gruga für Furore und für die nötige Aufbruchstimmung der ganzen Region an Rhein und Ruhr.



Foto: Gauß

EINE FRAGE DER BEHANDLUNG

Unterpreuschwitz, Teil 5: Im Mittelpunkt steht die Gestaltung der typischen Anlagen einer Lokstation.